loco revue

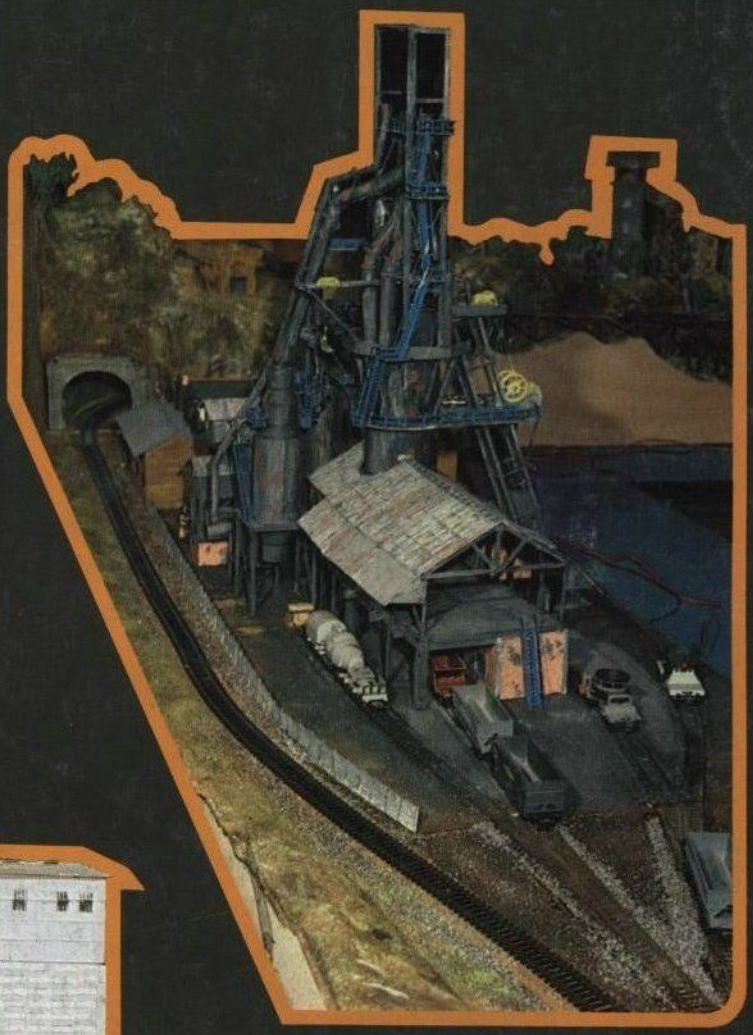
2/81 MENSUEL

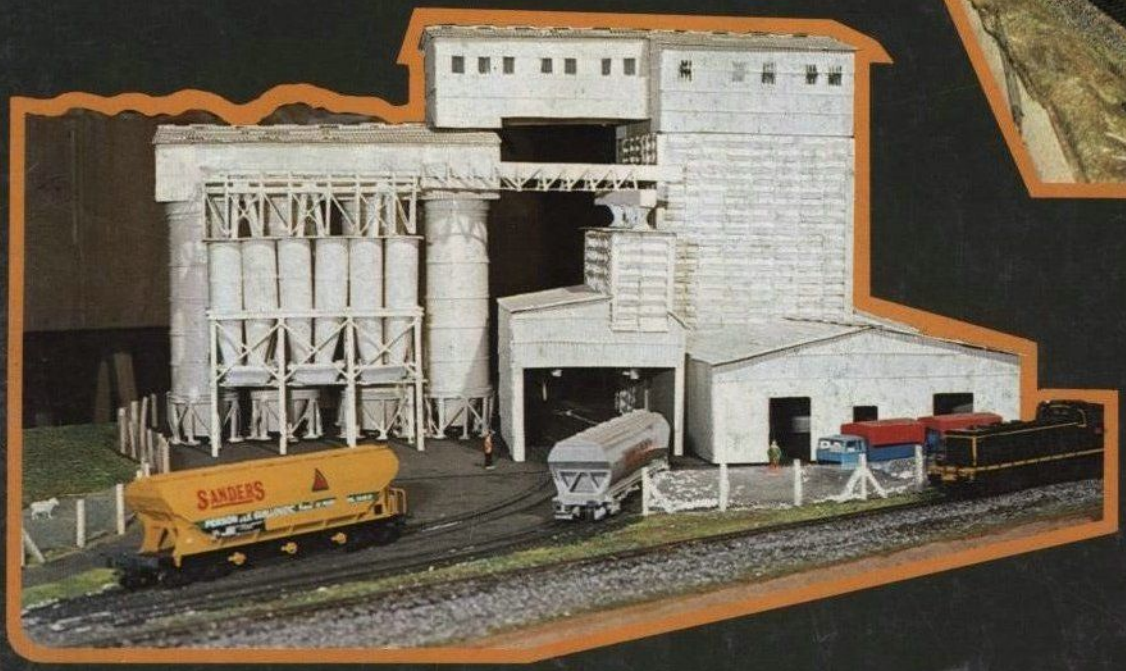
LE DECOR DU RESEAU :
La station d'épuration

NEWTON TRACEY :
Un réseau d'Outre-Manche au 1/160

TEST :
Les voitures UIC, type Y de la SNCF

LES RESEAUX MODULAIRES





M 1821 - 424 - 15,00 F

424

lr

La première revue française de modélisme ferroviaire, fondée en 1937 par Jean-Edmond FOURNEREAU.

Mensuel publié par les Editions

LOCO-REVUE

Le Sablen, 56400 AURAY

Tél. (97) 24.01.65

N° CPPP 59722

N° Siren 866 401 821 000 16

Directeur de la publication
J.L. Fournereau

Diffusion/Publicité
F. Fournereau

Rédacteur en chef
J.L. Fournereau

Secrétaire de rédaction
F.L. Marx

Equipe de rédaction
J.H. Lavie (rédaction spécialisée); J.P. Quatresous (rédaction); R. Le Guellec (dessins); J.Y. Mahéas (mise en page) M. Ruelle (composition)

Avec la collaboration de
P. Chenevez; J. Chevassus; J.F. Couedou; M. Grannec; X. Jacquet; J.C.; M. Le Guay; J.P. Guimbert; A. Lelu; Y.Mercier; J. Leplat; P. Pichon.

Correspondants à Paris
C. Lamming; A. Colombet

Loco-Revue, parution mensuelle sauf août.

En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares. Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :

- Le numéro France : 15 F
  Etranger : 17 F
- L'abonnement France : 130 F
  Etranger : 155 F

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.

C.C.P. 2081-39 Paris
000-0600032-87 Bruxelles
Référence bancaire : BNP Auray

Tous droits de reproduction réservés.

Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus..

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Imp. Châtelaudren 22170

Dépôt légal à la date de parution

loco revue

pour les modélistes et amateurs de chemins de fer

2/81

45e année
tirage : 28 500 ex.

réseaux modèles
122 un réseau d'outre-Manche : le Newton Tracey au 1/160

modélisme
121 résultats du sondage Loco-Revue 80 *(Suite)*
128 réseaux modulaires : normalisation en HO comme en N

un club à l'honneur
150 l'Association Trégorroise des amis des chemins de fer réels et miniatures

nouveautés
147 avant-première : en attendant Nuremberg, des nouvelles de Jouef, Roco...

test
140 en HO, les voitures UIC Europolitrains
162 sets nos 4 et 5 : les tenders 34 P et 36 P de Loco-Diffusion

le décor du réseau
155 l'épurateur de Braine-le-Comte

électronique
136 commercialisation de la CS 80
159 indicateur numérique de vitesse des trains

le plan du mois
139 la locomotive 5-241 A 120

la page du N
135 communiqué de l'AFAN

model shopping
165 Fleischmann, Gecomodel, Marcet, Modellbahn Beschriftung, RMA, Roco, Sommerfeldt, Triem et Walthers

divers
questions et propos (139), nouvelles brèves (146), pour votre bibliothèque (153), à travers les clubs (161), petites annonces (168), liste annuelle des clubs (172)

COUVERTURE :

Deux réalisations imposantes de M. Berthelot de l'A.T.A.C. (voir page 150) : *Le complexe sidérurgique et, en bas à gauche, l'EP de la société Guyomarc'h (aliments pour animaux) dans la zone industrielle de Plouagat-Châtelaudren (22). Les silos, dont la hauteur dépasse 30 mètres, servent de stockage de céréales, soja, son, luzerne et tourteaux d'arachide.*

Photos : **J.L. Fournereau.**

sommaire

résultats du sondage

(Voir lr nos 418 7-8/80 et 423 1/81)

J.H. LAVIE et X. PESME

Terminons maintenant avec la question N° 27, question qui a visiblement intéressé le plus nos lecteurs !

A l'échelle HO pour le matériel moteur, ce sont les «autorails» qui ont été le plus souvent demandés, mais vu que la seule mention «autorails» ne pouvait être d'aucune utilité pour conseiller les firmes spécialisées, nous l'avons éliminée. La première place est donc tenue par la Pacific ex-Etat 3-231 G; sa sœur 3-231 D, plus facile à réaliser en modèle réduit et permettant de nombreuses versions dérivées (3-231 H, 1-231 B, 2-231 B etc) est moins réclamée. En deuxième position vient la Mountain type Est 1-241 A puis l'autorail ABJ X 3000 (3e) à égalité avec l'autorail U 825 X 2800, BB 4100 ou 4600 ex-Midi (5e), 4-230 G dernière «vapeur» S.N.C.F. (6), A1A-A1A 6200 (7), BB 1600 ex-Midi (8), BB 1 à 80 ex-P.O. (9), 4-141 TA (10), BB 300 ou 900 (11), XB 1000 Bugatti Présidentielle (12), Z 4100 automotrice ex-P.O. (13), CC 14100 (14), 1-151 TA (15), Z 7100 (16), 1-150 E (17), Pacific type 10 S.N.C.B. (18), Z 7300 nouvelle automotrice «Z2» (19), 4-141 F (20), etc. Une remarque : un nombre considérable de bulletins réclame «un nouveau moteur Jouef» !

Pour le matériel remorqué, les voitures type métallisé Sud-Est ex-P.L.M. B^4Dd (surtout), A^7c^7, $A^3c^3B^5c^5$, B^{10}, etc, arrivent en tête en raison, sans doute, de leur longueur réduite et de leurs possibilités de circulation (Sud-Est, Est, Nord, transversales...), 2e ex-aquo une rame réversible de banlieue type Talbot et une rame réversible moderne de banlieue type R.I.B. (l'influence parisienne est grande !), 4e la nouvelle voiture postale PA de 26,400 m, 5e le fourgon à deux essieux Dkai OCEM 30 (décrit par toutes les appellations possibles dans les bulletins !), 6e la voiture Corail à cabine de conduite B^6 Dux type VU 78, 7e les voitures type métallisé Etat à bogies à égalité avec leurs sœurs du P.O., etc. Un leitmotiv dans une majorité de réponses «des wagons de marchandises anciens» sans autre précision !

Pour les accessoires, c'est un pont tournant qui est le plus souvent demandé. Ce souhait peut surprendre lorsque l'on sait que Jouef propose justement un pont-tournant (type 26,00 m) depuis trois ans. En fait, les lecteurs de Loco-Revue réclament, d'une part un petit pont-tournant (type 12 ou 18 m) comme il en existait sur les lignes secondaires réelles qui serait bien pratique pour les petits réseaux modèles, d'autre part un grand pont-tournant comme celui commercialisé par Jouef mais moins cher, le prix de celui-ci étant jugé bien trop élevé par rapport à sa rusticité mécanique. Autres accessoires souvent cités, des véhicules routiers français au 1/87 et des bâtiments de dépôt de locomotives.

En ce qui concerne les kits de construction, des «kits-plastique» de matériel roulant non motorisés (pour les locomotives) et non décorés vendus à bas prix sont ardemment souhaités. La catégorie «appareillage de commande» n'a pas reçu de réponse très précise («T.C.O.», «Microprocesseur» sans autre explication !)

A l'échelle N, tout ou presque reste à faire en matière de matériel S.N.C.F. Aussi, nous avons noté à peu près autant de types de locomotives et de voitures voyageurs que de réponses au sondage : imaginez les collections complètes des ouvrages de L.M. Vilain et de J. Defrance réunis !...

Le classement fut difficile et donne les résultats suivants :

Matériel moteur — 1re : 141 R, 2e : BB 63000, 3e : BB 22200, 4e : BB 25500, 5e : X 4500 (autorail EAD 330 kW), 6e : BB 67400, 7e : 241 P ex-aquo avec A1A-A1A 68000, 9e : BB 9400, 10e : 9100, etc.

Matériel remorqué — 1re : Corail $A^{10}tu$ et $B^{11}tu$ VTU 75, 2e : fourgon Dd^4s unifié ou Dd^2 MC 76, 3e : A^4t^4 et $B^{10}t$ USI (dites ANF), 4e : couvert à bogies Gas 8, 5e : Vr Gril-Express, 6e : plat à bogies Res 9, 7e : Corail $A^{10}u$, $B^{11}u$ et B^6Du VU 78 ou A^9u, A^4B^6u VU 75, 8e : céréalier à bogies Uas, 9e : Corail couchettes A^9c^9ux, $B^{10}c^{10}ux$, 10e : A^8, B^{10}, B^9c^9 DEV type U ex-aquo avec voitures d'omnibus à trois essieux modernisées Sud-Est, etc...

Accessoires — tout (!) : bâtiments, caténaire, signaux, installations de dépôt, lampadaires, automobiles et camions au 1/160, pont tournant, halle, etc...

Et les autres questions ? Les autres questions, amis lecteurs, sachez qu'elles sont pour nous d'une grande utilité. Toute l'équipe de rédaction a pris bonne note de vos avis, de vos suggestions et vous avez dû déjà remarquer certains changements depuis le numéro de décembre dans Loco-Revue. En résumé, vous aimez voir évoluer des trains-modèles dans un environnement réaliste (le beau réseau bien décoré, voilà l'idée forte des prochaines années !), vous désirez pratiquer plus activement le modélisme et notre opinion sur les nouveaux modèles et accessoires commercialisés comme leur référence à la réalité ont une grande importance pour vous.

Un dernier mot sur la valeur de ce sondage et sur la représentativité des lecteurs qui y ont participé. Certains pourraient penser que seuls les amateurs chevronnés, les puristes, bref, tout le Gotha du modélisme ferroviaire a répondu. Eh bien, pas du tout ! Les bulletins ont été d'une extraordinaire diversité; beaucoup de débutants, beaucoup d'amateurs isolés qui furent ravis qu'on leur donne enfin la parole comme le prouvent les longues lettres qui accompagnaient leurs envois, quelques amateurs avertis pour beaucoup de novices en matière de modélisme ou des techniques du rail.

Pour conclure, les résultats du sondage Loco-Revue 1980, sont très encourageants pour notre équipe et reflètent un enthousiasme plus vif que jamais pour le modélisme. Merci à tous ceux qui ont bien voulu y collaborer.

●

Newton Tracey

texte : K. ARMES

photos : J.L. FOURNEREAU

Dans une récente publication de notre confrère Railway Modeller (N° de septembre 80), nous avons remarqué sous le titre «Newton Tracey» un petit réseau N de type modulaire admirablement traité, qui se caractérisait autant par la qualité de son tracé que par l'originalité de son matériel. Or quelle ne fut notre surprise de reconnaître à l'exposition de Metz d'octobre dernier, ce même réseau que son auteur K.S. Armes, modéliste anglais de talent, n'avait pas hésité à transporter de sa résidence (Essex) au-delà du Channel.

Voici donc avec des photos prises à Metz la traduction de l'article de K.S. Armes paru dans Railway Modeller.

Nous remercions notre confrère de son autorisation.

Un certain nombre de personnes m'avait déjà suggéré d'écrire cet article sur mon embranchement du Great Western, mais j'en fus finalement persuadé par le talent de Len Weal qui se chargea d'en faire des photographies (1). Voici donc l'article numéro deux (le premier étant paru dans MRC d'avril 1976), juste avant que le réseau ne soit démonté.

«Newton Tracey» fonctionne depuis dix ans à peu près; c'est-à-dire qu'il fut commencé à une époque où il existait très peu de matériel approprié pour reproduire un embranchement du GWR à l'échelle N. Tout le matériel roulant a donc été «scratchbuilt» (2) de même que la voie et un certain nombre d'installations.

Le schéma de la gare provient d'un plan Peco et il n'est pas vraiment typique des installations réelles, puisque la gare de marchandises tourne le dos à la voie principale. Ce choix fut délibéré dans la conception des plans originaux puisqu'il était projeté d'utiliser des coulisses cachées, reliées directement à la gare. Au fur et à mesure de l'extension de «Newton Tracey» cette raison a cessée d'être valable, mais je n'ai jamais ressenti le besoin de remodeler le tracé.

(1) Ces photos excellentes sont celles qui sont parues dans Railway Modeller de septembre 80.

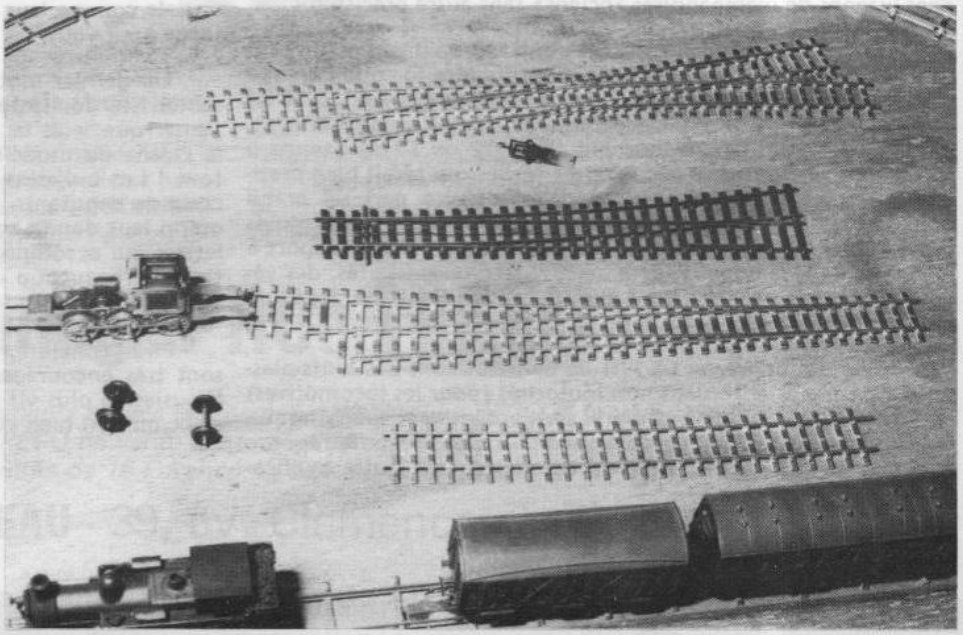
(2) N.du trad.: construction à partir de pièces diverses. Ce mot, comme «weathering» par exemple ne possède pas d'équivalent en français.

«Newton Tracey» vit donc le jour en 1969; la voie et les aiguillages furent construits à l'aide de rails Peco code 80 (échelle N), soudés sur des plaques de circuit imprimé, évitant ainsi les problèmes de courts-circuits aux cœurs d'aiguilles. J'utilisai des pointes en cuivre pour assurer la fixation des appareils par leurs traverses principales : toutes les 3 traverses. Les traverses intermédiaires sont simulées par du plasticard. Malgré cela, la voie possède une grande rigidité de par la section relativement forte du rail. La voie ainsi obtenue fut ensuite collée solidement sur la base du réseau en utilisant de la colle PVA, et du sable finement coloré appliqué en même temps pour simuler le ballast. La base consiste en une épaisse planche de bois de 3/4" d'épaisseur (3) qui consolide l'ensemble. Je pense que cette solidité a beaucoup aidé au bon roulement pendant toutes ces années.

(3) A peu près 2 cm.

1. Quelques vues des éléments de voie, d'une grande finesse, réalisés par Keith Armes pour son réseau à l'écartement du N.

1

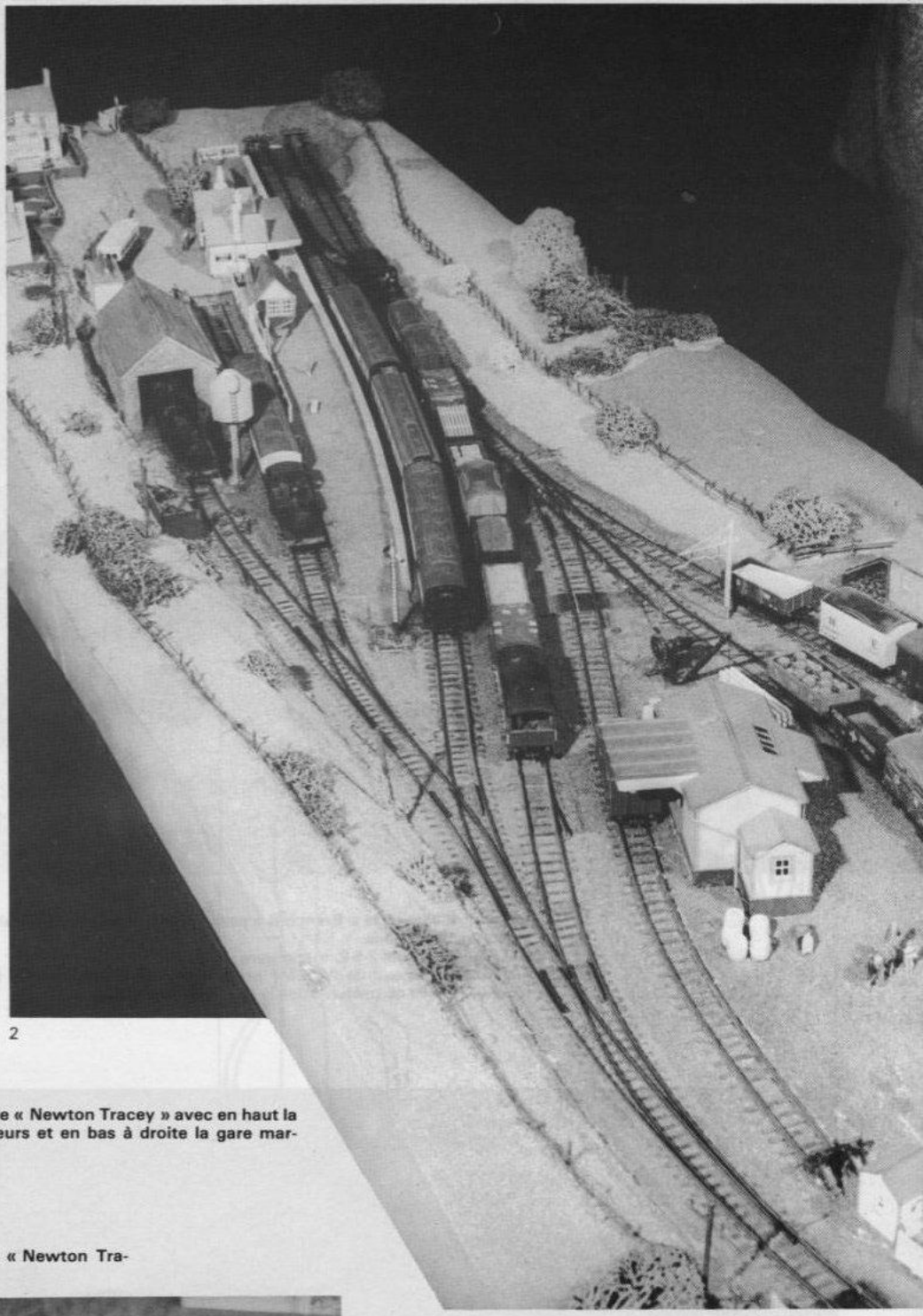


Les mouvements des aiguilles en gare sont assurés par un système de tringlerie choisi pour son caractère bon marché, tandis que les appareils situés dans la courbe cachée et dans les coulisses sont animés par des moteurs d'aiguillages Hammant & Morgan. Cette solution permet de contrôler facilement la position des aiguilles de même que l'alimentation des voies et l'inversion de polarité de la boucle de retournement à l'aide de simples interrupteurs. Les moteurs d'aiguillages fonctionnent sans faille depuis leur installation.

Voyons maintenant les locomotives et le matériel remorqué qui évoluent sur le «Newton Tracey». Je compris rapidement au cours des premières années du réseau, que je devais faire pas mal de «scratchbuilding» pour reproduire les séries de machines correspondant au thème choisi (GWR). Même si le nombre de locomotives à l'échelle N qui ont été produites, prêtes à fonctionner ou en kit, s'est accru ces dernières années, le nombre de ce que j'appellerais des modèles fidèles est resté relativement faible. L'échelle N souffre déjà trop de ses roues au profil de rouleau compresseur pour supporter encore des roues trop petites, trop rapprocheés ou des superstructures perchées des millimètres trop haut au-dessus de la voie.

La plus vieille machine en service sur le réseau est une petite 2-6-2 T (4) de la classe 4575, construite autour d'un châssis de 2-6-0 T Fleischmann équipé de bissels et d'un nouvel embiellage. Comme pour toutes les autres machines, ses roues ont été réduites en largeur et la hauteur des boudins a été amincie jusqu'à une valeur de 0,5 mm. Ces deux opérations améliorent grandement l'apparence, sans nuire aux qualités de roulement.

(4) En France elle s'appellerait 131.T.

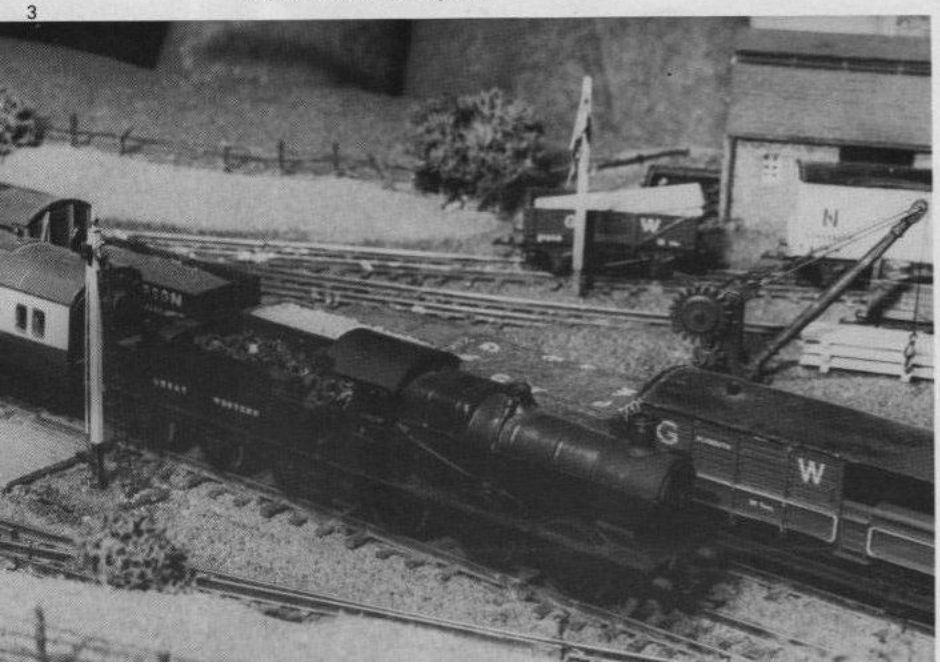


2

2. La gare de « Newton Tracey » avec en haut la gare voyageurs et en bas à droite la gare marchandises.

3. La n° 2258, une 0-6-0, quitte « Newton Tracey » en tête d'un rapide.

3



Une des premières leçons que j'ai tirées du N est que la prise de courant doit venir du plus grand nombre de roues possible. Cette machine capte donc la polarité d'un rail par un bissel et de l'autre rail par l'autre bissel, ce dispositif s'ajoutant aux prises de courant montées d'origine sur les six roues motrices.

La machine suivante fut complètement «scratchbuilt» : une «Dean Goods» 0-6-0 (030). Elle a été refaite récemment

4

5

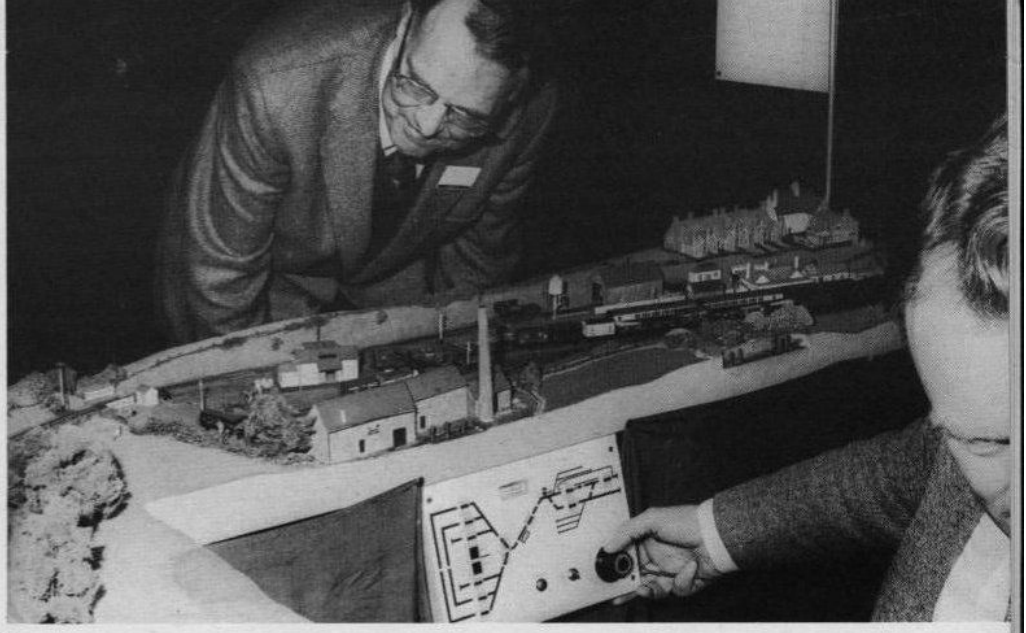
4. La n° 4820 avec la « Branch B » passe près de Newtonford Halt. Remarquez l'abri en forme de pagode.
5. La n° 5505, une 2-6-2, manœuvre en gare.
6. Monsieur Sneed de l'ALEMF prête beaucoup d'attention au fonctionnement du réseau, lors de sa présentation à l'exposition de Metz

et à reçu à cette occasion un moteur Minitrix, logé dans le tender, la liaison loco/tender étant assurée par un arbre à cardan entraînant les trois essieux de la machine par l'intermédiaire d'un couple d'engrenages au rapport 30/1. En fait, les engrenages n'entraînent qu'un seul essieu moteur, les deux autres étant accouplés par les bielles. Le besoin d'une transmission plus complète par train d'engrenages droits ne s'est pas fait sentir à l'usage. La superstructure, comme celle des autres locos, est faite principalement en plasticard, construction relativement fragile mais qui a l'avantage d'être facile et d'éliminer toute possibilité de court-circuit interne, les problèmes d'isolement n'étant pas toujours facile à résoudre au 1/160.

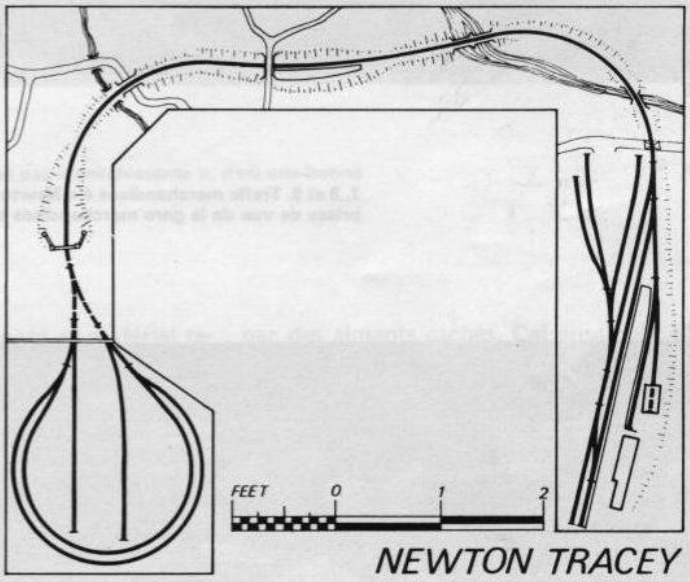
Ma troisième machine est une 4800 0-4-2 T (021.T), attelée à un petit autorail qui fut construit sans mécanique propre il y a quelque temps déjà. Une Atlas 0-6-0 T fournit un moteur adaptable, court et à aimant permanent. Il se logeait exactement dans l'espace disponible et présente l'avantage supplémentaire d'un induit à 5 pôles qui assuren un excellent ralenti.

Nous en arrivons maintenant à la locomotive la plus récente qui est une Collett 2251, type 0-6-0 (030). Un châssis de locomotive «Grafar (5) pannier tank» fut utilisé comme base. Le moteur d'origine a été réduit en dimension, partout où cela était possible, c'est-à-dire au-dessus de l'induit, en faisant attention de ne pas laisser tomber de petites parcelles de métal dans le moteur. Le bloc-châssis fut équipé d'essieux montés «Beaver» retenus par une nouvelle longrine (plaquette de circuit imprimé). La transmission est faite à l'aide d'une vis sans fin «Beaver» de rapport 38/1 qui s'adapte comme le Grafar 25/1, mais une légère réduction à la lime de la roue dentée est nécessaire pour qu'elle ne touche pas la voie si l'on utilise des roues de diamètre 5 ft. Comme la

(5) Grafar : Graham Farish.



6



NEWTON TRACEY

7

8

7, 8 et 9. Trafic marchandises à « Newton Tracey ». Les clichés montrent différentes prises de vue de la gare marchandises traitée avec beaucoup de goût par l'auteur.

9

10

10. La voie bien incorporée à la nature, n'est pas « envahissante », d'où une bonne impression de réalisme.

«Dean Goods», cette machine capte le courant par ses roues motrices et toutes celles du tender (roues de chez Mike Bryant).

Le poids du tender est, sur ce modèle, partagé entre son dernier essieu et la partie arrière du châssis de la loco pour améliorer l'adhérence. L'essieu avant et l'essieu central du tender, libres verticalement, sont alors sollicités par un léger ressort afin de conserver le contact avec la voie.

Une chose est certaine en matière de roulement fiable, c'est que mes efforts pour installer le maximum de prises de courant sur les essieux ont été payants. Avec un réseau type terminus d'embranchement, si les machines ne démarrent pas facilement et n'ont pas un excellent ralenti, l'exploitation perd tout son sel.

La 2251 classe 0-6-0 devait être la dernière locomotive construite pour «Newton Tracey». Cependant, juste avant l'exposition de Metz en octobre 80, j'ai décrété que j'avais vraiment besoin d'une machine supplémentaire. Ainsi la «Metro» class, type 2-4-0 (120) tender fut assez rapidement construite en utilisant à nouveau le plasticard pour la superstructure , mais cette fois avec un moteur Minitrix entraînant des roues Mike Bryant par un train d'engrenages 30/1. Ceci s'est avéré une excellente solution tant par le rendement mécanique que pour la facilité d'équipement.

Venons en maintenant au matériel remorqué. Le parc voyageurs consiste en trois rames de composition quasi permanente. Le plus vieux est l'autorail qui est construit en bristol sur perspex. Il n'a jamais été superdétaillé. Vient ensuite la «Branch B» formée d'une paire de voitures mixtes avec compartiment-frein. Elles furent construites en bristol. J'abordai ensuite un sérieux corps à corps avec le plasticard en reproduisant les trois voitures à couloir central qui forment le train rapide vers le monde extérieur. Ces trois voitures sont du type 57 ft (6), une mixte 3e cl./fourgon, une «Dean» demi-salon 3e cl. à lanterneau et une «Collett» mixte fourgon. On peut remarquer que certaines baies vitrées sont ouvertes pour la ventilation dans l'été perpétuel de «Newton Tracey».

Du parc voyageurs nous passons à un «Siphon G», toujours en plasticard, et à un fourgon-frein du LMS construit à partir d'un des premiers exemplaires d'un kit Mallard. Ce kit est encore disponible pour les membres de l'Association de l'échelle 2 mm. Le reste du parc marchandises consiste en un mélange de wagons du commerce, certains repeints avec un léger apport de scratchbuilt, et tous sur des châssis Peco.

J'ai équipé tout mon parc avec des attelages MBM, dont le dételage est assuré par des aimants cachés. Cet ensemble est disponible à l'Association de l'échelle 2 mm ou peut être obtenu directement chez le constructeur, Mike Bryant au 109 Upper Holland Road, Sutton, Coldfield, West Midlands (pour toute demande de liste joindre une grande enveloppe timbrée avec adresse), cette maison fournit aussi toute une gamme de pièces détachées pour l'amateur du N. A condition que vous n'ayez pas de contre-courbes serrées ou que vous ne vouliez dételer dans des courbes à faible rayon, les attelages MBM fonctionnent parfaitement et ne sont pas difficiles à monter.

Ayant mis l'accent sur une exploitation efficace, je ne m'étendrai pas dans cet article sur le décor et les bâtiments. Cette petite ligne m'a donné beaucoup de plaisir. J'espère qu'il en a été de même pour ceux qui l'ont vue dans différentes expositions depuis 1971. Comme je le signalais au début, elle disparaîtra bientôt, car je me suis rendu compte que si je construis moi-même, je dois tendre vers les normes plus fines de l'Association de l'échelle 2 mm (7). En conséquence, j'ai commencé les premières étapes d'un réseau représentant la gare de Chipping Norton, dans l'Oxfordshire, ce qui m'occupera pour les années à venir.

●

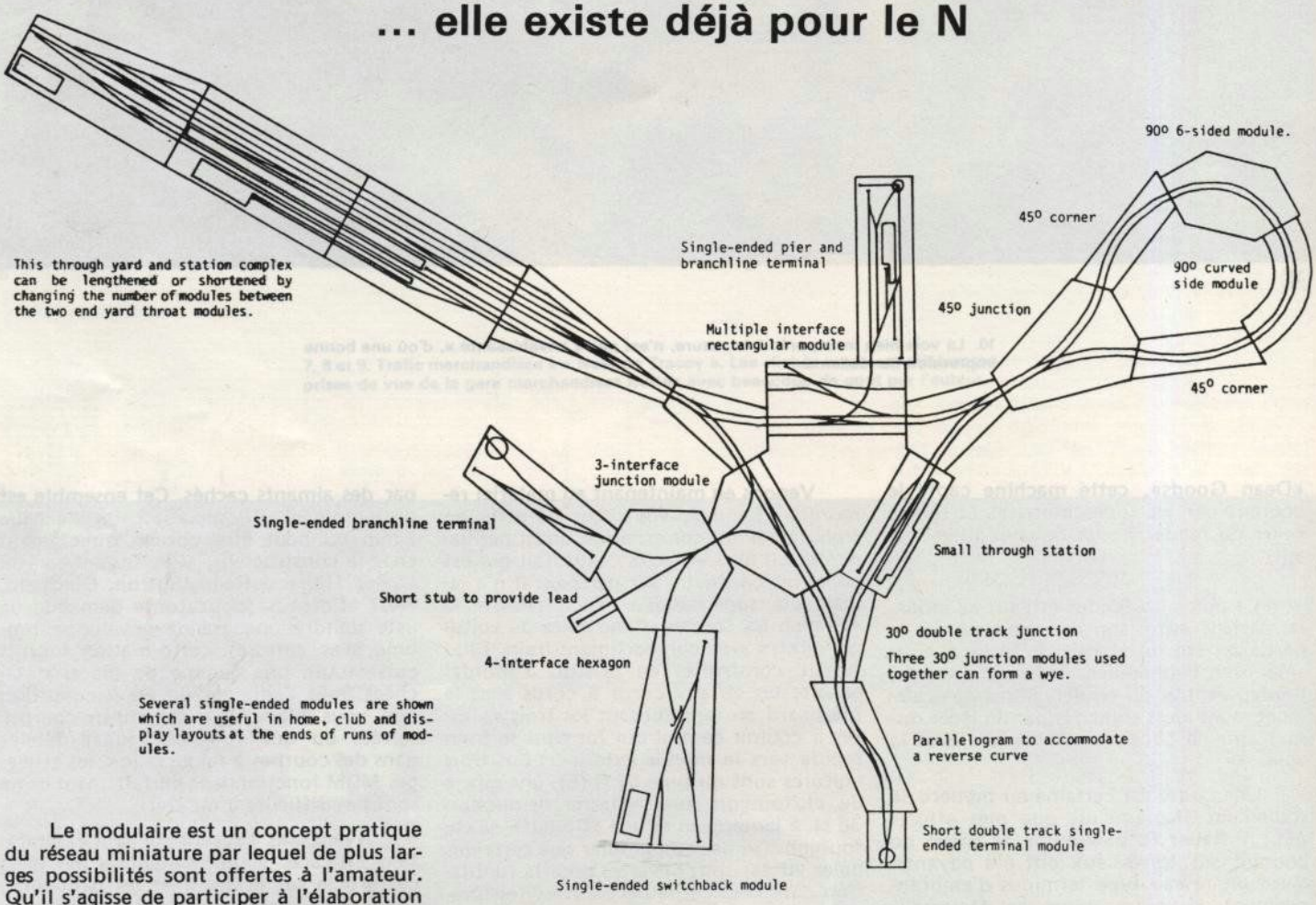
(6) Longueur de la voiture 17,37 m.

(7) L'Association de l'échelle 2 mm est l'«AFAN» britannique, l'échelle de 2 mm étant le 1/160 ! (2 mm par pied = 6,56 mm par mètre).

LES RESEAUX MODULAIRES

J.L. FOURNEREAU

Une normalisation se précise pour le HO français ... elle existe déjà pour le N


This through yard and station complex can be lengthened or shortened by changing the number of modules between the two end yard throat modules.
Several single-ended modules are shown which are useful in home, club and display layouts at the ends of runs of modules.
90° 6-sided module.
45° corner
Single-ended pier and branchline terminal
90° curved side module
45° junction
Multiple interface rectangular module
45° corner
3-interface junction module
Single-ended branchline terminal
Small through station
Short stub to provide lead
30° double track junction
Three 30° junction modules used together can form a wye.
4-interface hexagon
Parallelogram to accommodate a reverse curve
Short double track single-ended terminal module
Single-ended switchback module

Exemple de juxtaposition de modules. Figure extraite du manuel « Interail ».

Le modulaire est un concept pratique du réseau miniature par lequel de plus larges possibilités sont offertes à l'amateur. Qu'il s'agisse de participer à l'élaboration d'un vaste réseau de club ou d'un petit ensemble construit entre amis, chacun limitera son travail à la réalisation complète d'un (ou de plusieurs) modules qui, juxtaposés, constitueront le réseau projeté.

De construction facile, l'élément modulaire est aisément transportable, caractéristique autorisant sa finition dans les meilleures conditions de travail. Bien délimité, il n'a pas le caractère ingrat de l'immense plateau de réseau construit à demeure, dont la décoration laborieuse est parfois décourageante.

Constituant un tout en soi, le module individuel peut, même en élément unique, satisfaire l'amateur vivant en appartement exigu. Il permet à chacun de donner libre cours à son imagination sans contrainte excessive comme il offre la possibilité à l'isolé de s'intégrer dans une équipe lors de réunions amicales de clubs ou d'expositions, où il aura la satisfaction de voir son paysage parcouru par des rames de longueur réaliste.

La conception modulaire de son réseau, qu'il soit petit ou de grandes dimensions, permet à l'amateur non seulement de construire plus aisément son ensemble, mais aussi de le modifier partiellement sans problème ou de participer, avec certains modules provisoirement détachés, à diverses manifestations. Mais outre son aspect pratique le système modulaire offre la particularité d'imposer des normes nouvelles de tracé et d'exploitation d'un réseau qui sont plus proches de la réalité.

La structure du chemin de fer réel repose sur des données diverses socio-économiques, géographiques, culturelles et historiques.

Diorama à grande échelle ou module HO ? C'est bien un module HO de quelque 60 cm de profondeur, mais construit et décoré avec art par notre ami A. Pras et vu au travers de l'objectif de Clive Lamming.

Ne tenons pas compte ici du style même du matériel, très divers selon les pays ou les époques, et considérons seulement le principe du chemin de fer qui est de relier des villes, des régions les unes aux autres et de permettre des échanges entre ces divers points de personnes comme de marchandises.

On observe alors soit de simples lignes à voie unique, soit des lignes plus importantes à double voie, desservant des gares de passage et aboutissant à des gares terminus avec leurs installations particulières. Tel tronçon de ligne peut recevoir un embranchement particulier (mine, usine, voire établissement portuaire), telle gare de passage précède une bifurcation ou encore telle ligne se trouve rebouclée sur elle-même.

En système modulaire, un tel tracé évoquant le chemin de fer réel est pratiquement imposé alors que sont interdites toutes configurations fantaisistes avec des enchevêtrements confus.

Les dimensions limites du module imposent aussi une optique différente à l'observateur : la voie comme son environnement immédiat doivent être particulièrement soignée, le profil du terrain judicieusement étudié pour mettre la plateforme en valeur, le décor plus précis et réaliste.

N'oublions pas non plus le caractère stimulant des confrontations à l'occasion d'expositions où chacun aura à cœur de présenter des modules fiables de belle facture.

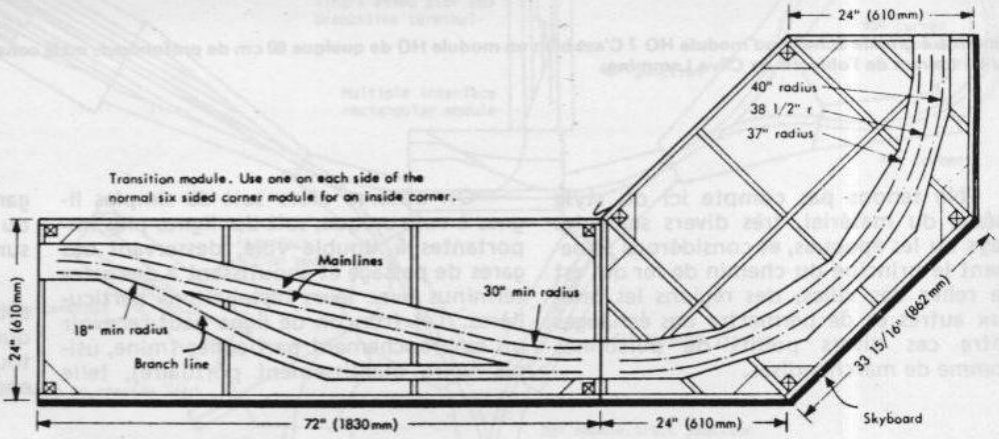
Facilité de déménagement de réseaux entiers, satisfaction immédiate apportée par un travail progressif, souplesse d'adaptation et choix illimité des thèmes possibles sont donc autant de qualités qui rendent le système modulaire séduisant. Pour bénéficier pleinement de cette ouverture nouvelle dans la pratique du modélisme et en exploiter tous les avantages, les amateurs devront naturellement observer quelques règles essentielles ou normes.

Ce sont ces normes que la FFMF comme l'AFAN ont définies en s'inspirant des exemples américains et ont présentées lors de leur dernière assemblée de décembre.

DOURNI : un mini-module de quelque 90 x 50 cm qui se suffit à lui-même, puisque supportant un ovale de voie étroite (HOe). Remarqué à la dernière exposition de Metz où il obtint le 2e prix dans la catégorie réalisations originales décor, cet ensemble joliment traité est dû à M. Guy Kern, du RAMCAS (Mulhouse).

La gare de Dourni sur le mini-réseau de G. Kern présenté page précédente.

The six sided corner module shown below is the most compact of the corner modules. It can be constructed either in the open grid method or as a plywood table top. Their main use is for outside corners as shown at the top of Sheet #3. By adding a 4' module between them you get a 12' wide layout. Detailed construction drawings for these six sided modules are available from NTRAK Engineering for a long SASE. (self addressed stamped envelope)


24" (610mm)
40" radius
38 1/2" r
37" radius
Transition module. Use one on each side of the normal six sided corner module for an inside corner.
Note: 33 15/16" (862mm) is the diagonal of a 24" square. It is used to keep the modules on a 2' grid pattern.
Mainlines
30" min radius
18" min radius
Branch line
24" (610mm)
The Transition Module can also be used in pairs in the layout when not needed for an inside corner. See Sheet #3.
33 15/16" (862mm)
Skyboard
72" (1830mm)
24" (610mm)

Exemple de conception et d'assemblage d'un module droit et d'un module d'angle (extrait du manuel NTRAK.)

Nous vous les énoncerons ci-après, mais auparavant rappelons brièvement les buts et impératifs retenus par les organismes américains évoqués.

N-Trak. Ce groupement a pour vocation de présenter régulièrement, à l'occasion d'exposition ou de réunions de clubs, de grandioses réseaux opérationnels à l'échelle nominale du N. Il a dès 1973 édité un manuel de spécification donnant toutes les directives nécessaires à la réalisation de réseaux de type modulaire. Ces réseaux sont composés de modules individuels parfaitement détaillés et décorés selon un thème parfois choisi de concertation et unique pour un ensemble.(Des indications de coloris du ciel sont même données selon que le module représente un paysage de l'est ou de l'ouest !)

Chaque module est l'œuvre d'un modéliste particulier qui le réalise et le conserve à domicile. Les directives de construction sont simples et si elles sont respectées, aucun problème ne se pose lors de la juxtaposition et l'assemblage des modules même si ceux-ci ont été réalisés à des centaines de kilomètres de distance, par des modélistes qui ne se sont jamais rencontrés.

Le réseau modulaire N-Trak est basé sur des éléments de 1,220 m, 1,830 m ou 2,440 m de longueur pour une largeur standard de 0,610 m.

La hauteur au niveau des rails au sol est de 1,015 m. Les raccordements de voie sont assurés par des éléments Atlas de longueur ajustable (62/74 mm) et les rayons de courbes minimum sont fixés pour les modules d'angle (voies principales, courbes internes) à 762 mm, l'entraxe en pleine voie est de 30 mm. L'assemblage des modules est assuré par simple juxtaposition à l'aide de deux serre-joints.

On se reportera notamment aux spécifications déjà publiées dans Loco-Revue N° 409 à propos du N-Trak.

ADRESSES UTILES POUR LE MODULAIRE

N-TRAK : N-TRAK Engineering
Jim FitzGerald
2424 Alturas Road
Atascadero, CA 93422 (USA)

INTERAIL : INTERnational RAILway Modelers Society
3304 Maybelle Way, N° 1
Oakland, CA 94619 (USA)

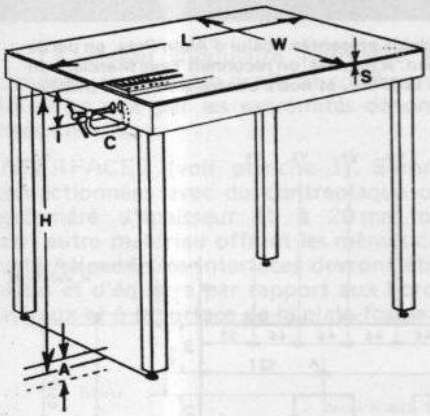
FFMF : Fédération française de modélisme ferroviaire (FFMF)
67, rue du Maréchal Maunoury
78700 Conflans Ste Honorine

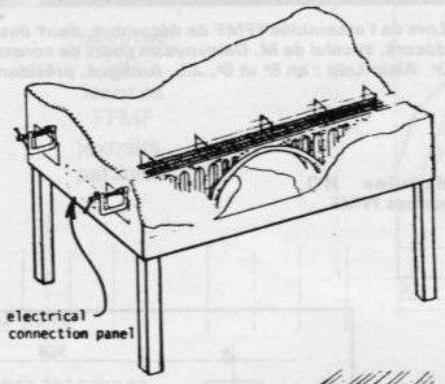
AFAN : Association française des amis du N (AFAN)
M. Jean-Marie Caron
8, avenue Ingres
77340 Pontault Combault

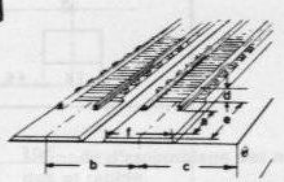
TABLEAU COMPARATIF DES NORMES ESSENTIELLES (cotes indiquées en mm)					
	MODULAIRE HO		MODULAIRE N		
	Interail	**FFMF**	**N-Trak**	**Interail**	**AFAN**
Hauteur	1000 (± 25)	1010 (± 10)	1015 (± 25)	1000 (± 25)	1015 (± 25)
Distance de la 1re voie au bord avant du plateau	75 (minimum)	52	50 (minimum)	50	58
Entraxe voies parallèles	45	46	38	30	30
Elément de voie de raccordement	$\frac{150}{2}$	$\frac{50}{2}$	$\frac{124 \text{ à } 148}{2}$	$\frac{126}{2}$	$\frac{104,2}{2}$
Largeur module	500 (minimum)	610	610	500 (minimum)	400 (minimum)

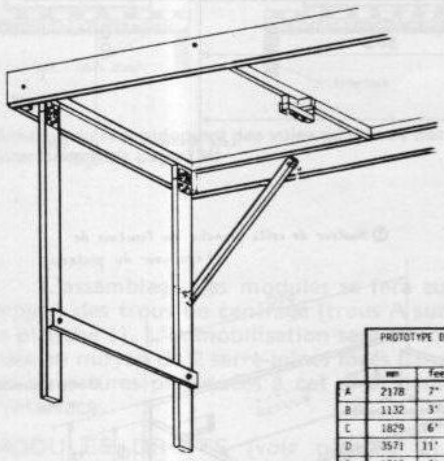
Seule divergence : la longueur des sections de raccordement, choisies très courtes par la FFMF (trop à notre avis pour assurer un rattrapage correct en cas d'écart).

Ci-dessous : quelques dessins et informations Interail relatifs aux modules HO.



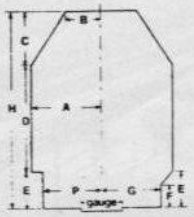






		mm	inches
a	Rail Setback	75.5	2 31/32
b	Parallel Through Track Centerlines	45	1 3/4
c	Side Setback Minimum	75	3
d	Ballast Board Relief - Railhead to Bottom of Cutout - Minimum	6	1/4
e	Ballast Board Setback	86	3 7/16
f	Ballast Board Surface	30	1 3/16

	PROTOTYPE DIMENSIONS		MODEL MEASURES 1:87.1 (HO)*		1:76.2 (OO)	
	mm	feet/inches	mm	inches	mm	inches
A	2178	7' 1 3/4"	25.0	1"	28.6	1 1/8"
B	1132	3' 9 9/46"	13.0	33/64"	14.9	9/16"
C	1829	6' 0"	21.0	53/64"	24.0	7/8"
D	3571	11' 8 9/16"	41.0	1 39/64"	46.9	27/32"
E	1219	4' 0"	14.0	35/64"	16.0	5/8"
F	871	2' 10 19/32"	10.0	25/64"	11.4	7/16"
G	1918	6' 3 11/32"	22.0	7/8"	25.1	1"
H	6620	21' 8 5/8"	76.0	3"	86.9	3 7/16"
P	1873	6' 1 3/4"	21.5	27/32"	24.6	15/16"



Interail. Cette association américaine assez récente dont le siège est situé en Californie, se veut pour sa part à vocation internationale et non limitée à une échelle privilégiée.

Ainsi le cahier des charges «Interail : Modular Modeling Manual» présente-t-il des spécifications relatives aux échelles nominales : OO, EM, HO, HOm, HOn3, N et Nm.

Comme le groupement N-Trak, Interail prône le système modulaire comme étant la façon idéale d'aborder le modélisme ferroviaire, invitation à la menuiserie soignée, à la pose de la voie réaliste au décor précis et minutieusement fini, invitation aussi à sortir de son isolement pour animer son module en le raccordant avec d'autres d'où l'occasion de lier des amitiés solides. Interail impose peu de règles strictes et propose deux principes de réseaux : l'un dit «en système fermé» où les modules assemblés constituent un réseau bouclé sur lui-même, l'autre dit «en système ouvert» où des modules de dimensions beaucoup plus variées sont soit simplement accolés pour un circuit du type terminus à terminus, soit disposés en étoile autour d'un module central particulier (voir figure).

Les règles de construction des modules diffèrent peu de celles énoncées par le N-Trak. L'assemblage est également assuré par des serre-joints, les normes d'interfaces et de hauteur sont compatibles, de même que le principe de raccordement des voies par un élément de voie intermédiaire ajusté sur place. Il n'y a pas de limitation réelle dans les mesures des modules, l'essentiel étant qu'ils soient aisément transportables.

Le rayon de courbe minimum autorisé est de 1008 mm pour le HO, 549 mm pour le N. L'entraxe des voies en alignement est de 45 mm en HO, 30 mm pour le N.

Deux grilles millimétrées sont proposées dans le manuel, accompagnées d'exemples de symboles à utiliser, afin que les modélistes intéressés puissent soumettre le plan de leurs modules avant de les réaliser, ceci en vue de participer à un programme d'ensemble cohérent.

Pour le raccordement électrique des aménagements précis sont indiqués de façon à ce que la continuité électrique soit assurée tout au long du réseau modulaire, en autorisant néanmoins l'exploitation d'un module donné au moyen d'un poste de contrôle particulier. Les liaisons inter-modules sont assurées par des cordons souples et des connecteurs normalisés. Ces spécifications sont similaires pour le N-Trak et pour Interail.

FEDERATION FRANCAISE DE MODELISME FERROVIAIRE

Une commission technique du modulaire présidée par J.P. Longhais et à laquelle ont participé messieurs F. Oudin, Y. Mercier, A. Pras, J. Delevoye, A. Lelu et D. Donnat, a établi un ensemble de bases essentielles qui progressivement seront complétées.

Plutôt que de transcrire les résultats de ces travaux, nous vous reproduisons intégralement les spécifications de la notice FFMF de décembre 80.

SYSTEME MODULAIRE NORMALISE

- L'élément de base :

A traiter en priorité, le module comprend dans un premier temps les interfaces et le plan de roulement. Les données techniques sont présentées dans le document ci-après.

Les dimensions d'un module ont été établies en fonction de la dimension des plaques de contreplaqué et d'aggloméré du commerce à savoir : 122 x 245 (normes Afnor) et de l'éventualité du transport en voiture de dimensions classiques.

Une étude complète a été faite de la logeabilité moyenne des voitures les plus usitées.

Dans cette étude des plateaux modulaires, la commission technique s'est attachée à respecter et appliquer les normes NEM en vigueur.

La planche 1 vous donnera les dimensions et principaux positionnements de **l'interface.**

La planche 2 vous précisera la position des plans de roulement.

Les différentes possibilités des modules sont décrits planche 3.

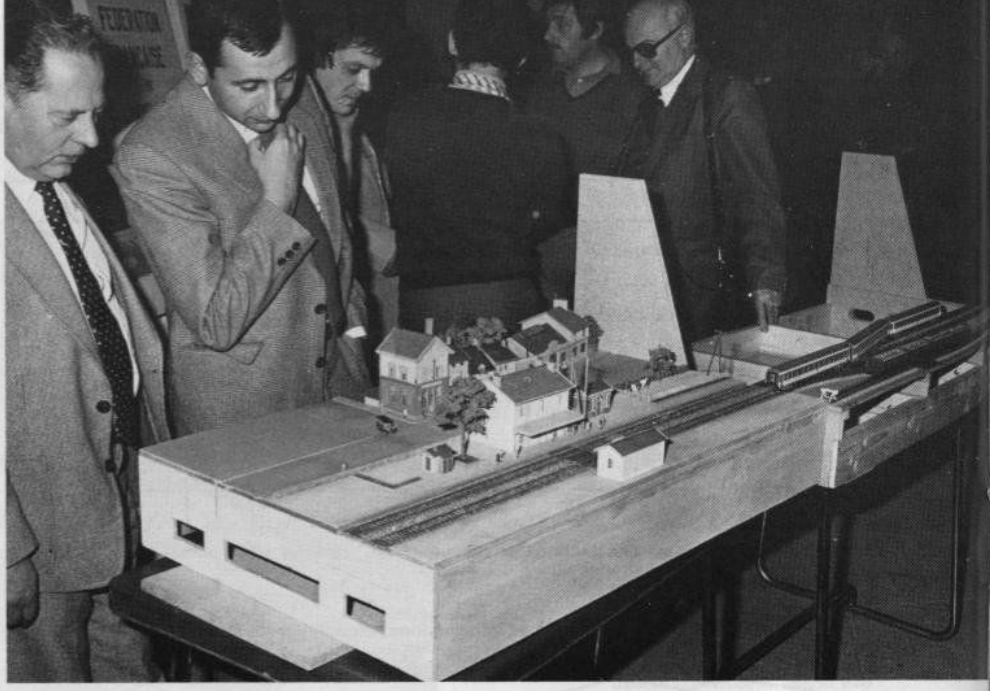
La hauteur moyenne a été définie en fonction de la hauteur moyenne utilisée en général (notamment dans les expositions et dans le but de permettre une vision aussi bien aux adultes qu'aux enfants).

- Réseaux existants :

Actuellement il existe des réseaux de toutes formes et de dimensions diverses, il n'est évidemment pas question de les «ferrailler», ils doivent continuer à exister et à être exploités.

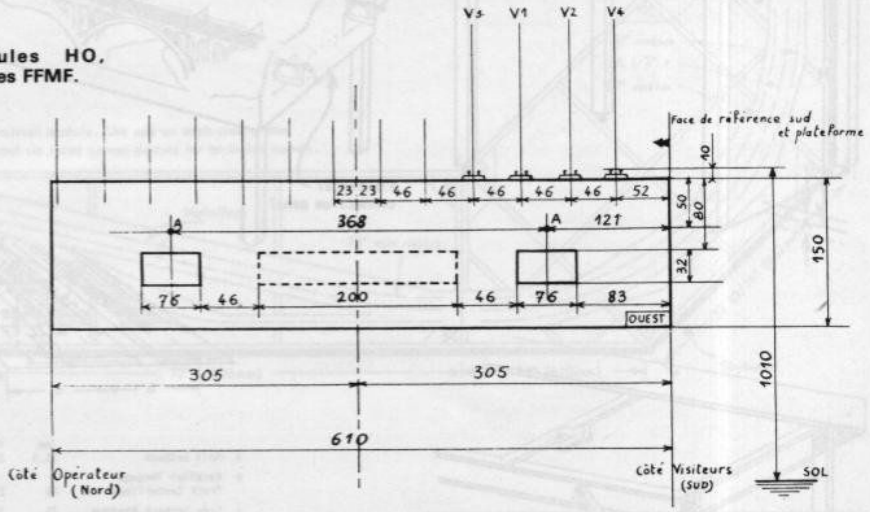
Il faudra simplement essayer dans la mesure du possible de les intégrer à la nouvelle normalisation: Pour cela pas question de les couper en petits morceaux, il suffira de prévoir, par exemple, à l'une des extrémités une interface normalisée et à partir de là, il deviendra possible, voire simplement à l'aide d'une voie, de les raccorder aux réseaux modulaires types.

Il ne s'agit pas d'une révolution, mais simplement d'une évolution vers une nor-



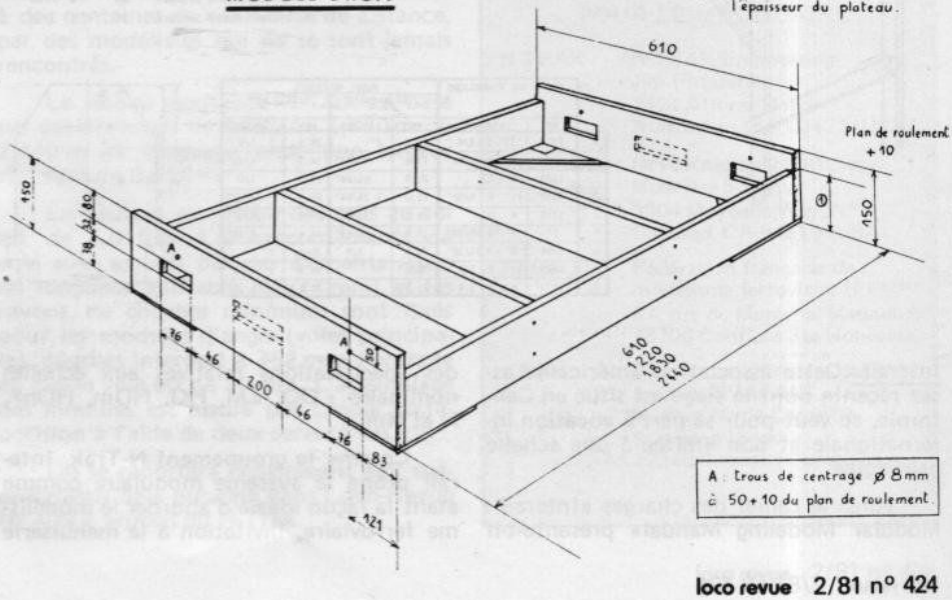
Lors de l'assemblée FFMF de décembre, deux des modules présentés : celui d'Alain Pras, en partie décoré, et celui de M. Delevoye en cours de construction. A gauche, on reconnaît Yves Mercier ; en 3e, Alain Lelu ; en 5e et 6e, J.L. Audigué, président de la FFMF, et notre confrère P. Stahl (RMF).

Modules HO, normes FFMF.



MODULE DROIT

① Hauteur de cette planche en fonction de l'épaisseur du plateau.


610
Plan de roulement +10
150
80
76 46 200 46 76 83
121
610 220 220 1830 2440
A : Trous de centrage ø 8mm à 50+10 du plan de roulement

malisation acceptable et utilisable par tous. Nous possédons tous des machines et du matériel qui roulent sur des voies de même écartement, essayons de faire en sorte qu'éventuellement ces voies puissent se raccorder.

Les raccordements mécaniques ont seuls été traités, le raccordement électrique en cours de normalisation vous sera proposé prochainement.

Voici donc ce que vous propose après acceptation par les membres des clubs présents au congrès des 6 et 7 décembre 80, la commission technique. Il va de soi que toutes suggestions constructives seront étudiées et, comme on peut le lire souvent sur des prospectus de produits de l'industrie, toutes modifications d'ordre technique susceptibles d'améliorer ou de rendre plus performant le «produit» modulaire, seront évidemment mises en œuvre.

RESEAUX HO

Le réseau modulaire normalisé se compose de modules droits et courbes reliés entre eux par les extrémités dénommées interfaces.

INTERFACES (voir planche 1). Seront confectionnées avec du contreplaqué ou aggloméré d'épaisseur 15 à 20 mm ou tout autre matériau offrant les mêmes caractéristiques. Ces interfaces devront être plates et d'équerre par rapport aux bords latéraux et à la surface de la plate-forme.

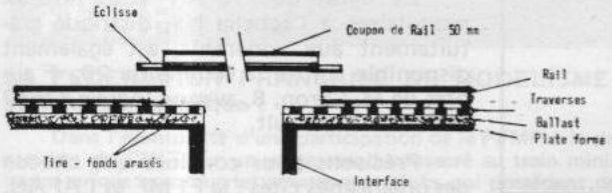


Schéma du raccordement des voies au niveau des interfaces (voir page 134)

L'assemblage des modules se fera au moyen des trous de centrage (trous A sur la planche 1). L'immobilisation sera effectuée au moyen de 2 serre-joints logés dans les ouvertures pratiquées à cet effet dans l'interface.

MODULES DROITS (voir planche 2). Auront une largeur de 610 mm et une longueur de 610, 1220, 1830 ou 2440 mm.

Ces dimensions ont été établies en tenant compte des dimensions «standard» (122 x 245 normes Afnor), des planches de contreplaqué du commerce. Le module de 610 x 1220 semble le mieux adapté à un transport facile dans une voiture de dimensions classiques.

MODULES COURBES (voir planches 3 et 4). Comme les droits, ils auront une lar-

Modules HO Normes FFMF (extraits partiels)

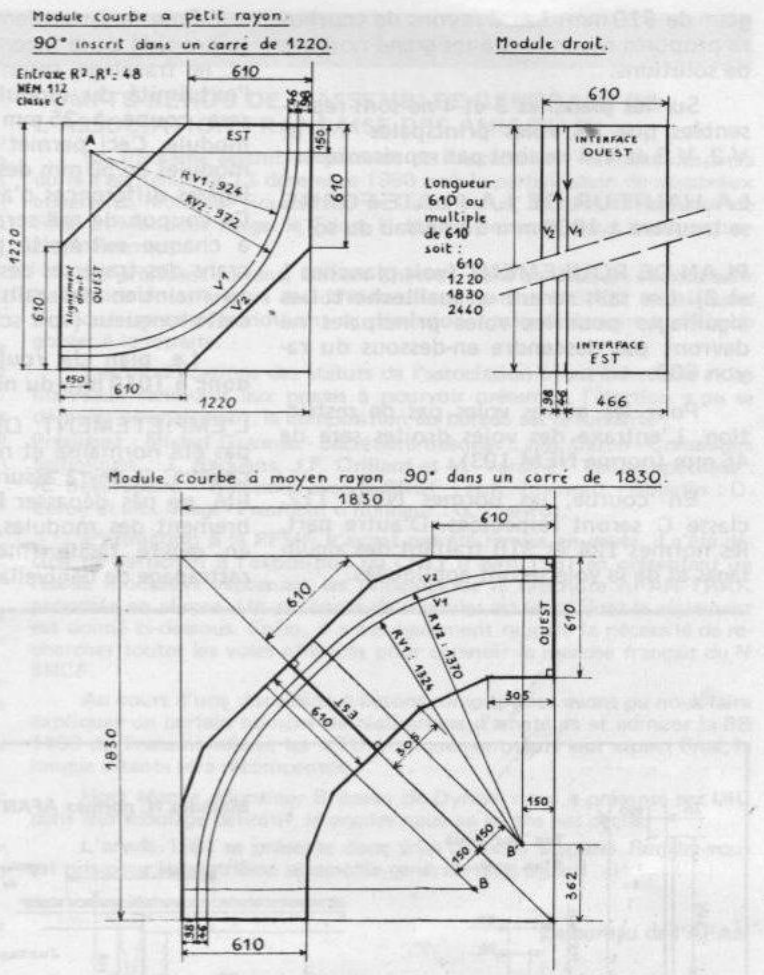
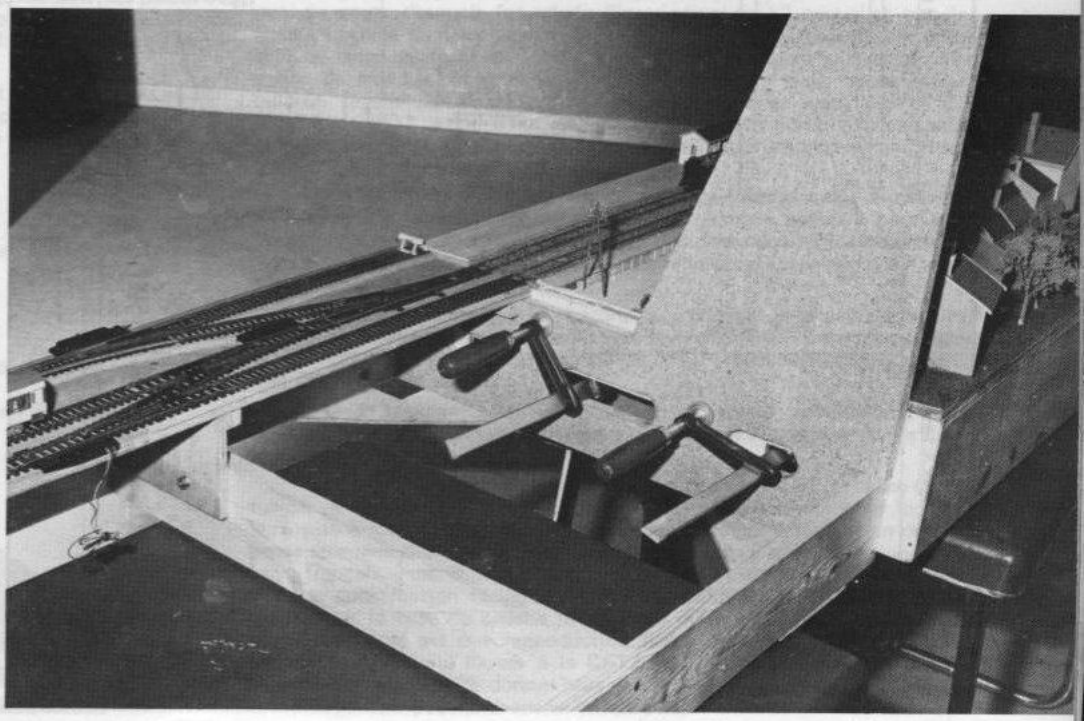


planche 3

Le mode d'assemblage des modules par deux serre-joints est une méthode pratique et rapide.



geur de 610 mm. Les 3 rayons de courbure proposés répondent à un grand nombre de solutions.

Sur les planches 3 et 4 ne sont représentées que les voies principales V 1 et V 2, V 3 et V 4 ne sont pas représentées.

LA HAUTEUR DE LA PLATE-FORME se trouvera à 1000 mm du niveau du sol.

PLAN DE ROULEMENT (voir planches 1 et 2). Les rails seront en **maillechort.** Les aiguillages pour les voies principales ne devront pas descendre en-dessous du rayon 600.

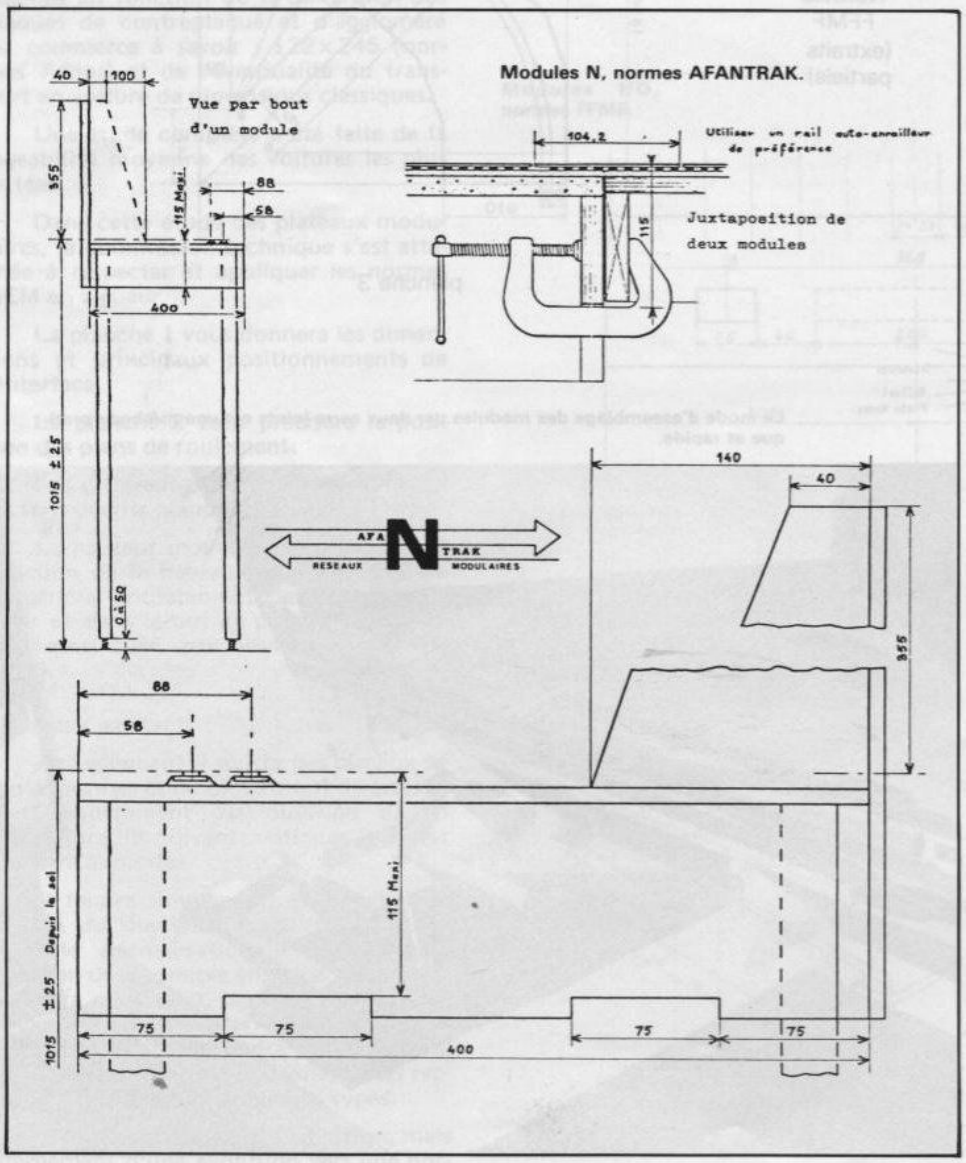
Pour les autres voies pas de restriction. L'entraxe des voies droites sera de 46 mm (norme NEM 123).

En courbe, les normes NEM 112, classe C seront respectées. D'autre part, les normes 124 et 310 traitant des aiguillages et de la voie seront appliquées.

Pour le raccordement de la voie, il sera procédé de la façon suivante : le ballast et le travelage seront exécutés jusqu'à l'extrémité du module. Quant au rail il sera coupé à 25 mm de l'extrémité du module. Ceci permet de disposer entre 2 modules de 50 mm destinés à rattraper les légères différences d'alignement éventuel. Ce coupon de rail sera maintenu en place à chaque extrémité par des éclisses, les crans des traverses destinés ordinairement au maintien des rails seront à raser sur cette longueur (voir schéma).

Le plan de roulement se trouvera donc à 1010 mm du niveau du sol.

L'EMPIETEMENT DES MODULES n'a pas été normalisé et reste à l'initiative de chacun, il devra assurer une bonne stabilité, ne pas dépasser les limites d'encombrement des modules, et être d'une mise en œuvre facile (montage, démontage, rattrapage de dénivellation du sol, etc...)



ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DU N

Comme la FFMF, l'AFAN présente cette fin d'année un cahier de spécifications relatif aux réseaux modulaires, établi avec un maximum de précisions par messieurs M. Grannec, M. Lartigue et J. Requena.

Du fait de leur inspiration directe des principes du N-Trak établis pour la même échelle nominale, les spécifications de l'AFAN sont présentées sous le titre AFANTRAK.

Les dimensions retenues pour les modules sont les suivantes : largeur 400 mm, longueur 1200 mm ou 2400 mm, hauteur 1015 mm (± 25 mm).

Les raccordements de voies sont assurés par des éléments mobiles de jonction de 104 mm.

Le rayon de courbe minimum accepté sur voie principale est de 800 mm et l'entraxe de pleine voie est de 30 mm.

Diverses spécifications sont précisées concernant la conception des modules, les dispositions de voies en gare, les gabarits et l'équipement électrique, que nous ne pouvons reprendre en totalité dans cet exposé faute de place, mais nous reviendrons sur ce sujet dans un prochain chapitre.

Le livret de l'AFAN «Les réseaux modulaires à l'échelle N», distribué gratuitement aux adhérents, est également disponible contre la somme de 20,- F auprès de M. Caron, 8, avenue Ingres, 77340 Pontault-Combault.

Précisons pour conclure que chacun des organismes cités : la FFMF et l'AFAN, ont vivement invité, à l'issue de leur assemblée, les responsables des clubs présents à se mettre à l'œuvre aussitôt que possible en prévision de la prochaine exposition de modélisme au CNIT en avril prochain.

Il serait souhaitable en effet que, sous l'égide de ces organismes, deux vastes ensembles modulaires, l'un en HO, l'autre en N, soient présentés, qui concrétiseraient aux yeux des non-initiés cette approche nouvelle du modélisme ferroviaire.

Nous nous unissons volontiers à ces vœux et précisons qu'un concours est prévu qui récompensera les auteurs des meilleures prestations*.

Nous renouvelons également notre invitation à tous les adeptes du modulaire de nous faire part de leur expérience et nous adresser des vues de leur réalisation dans le but de promouvoir au mieux cette intéressante formule.

AFAN

ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DU N (AFAN)

L'Association française des amis du N a décidé de participer du 4 au 12 avril 1981 à l'exposition organisée au CNIT à Paris par la SPODEX, en présentant un grand réseau modulaire. Dans ce but, elle vient d'éditer un livret détaillant toutes les normes à respecter pour la construction d'un module (livret distribué gratuitement aux adhérents*) et organise un concours de modules à l'échelle N.

Réglement :

- Ce concours est réservé aux adhérents de l'AFAN (cotisation 1981 : 60,- F).
- Chaque participant présentant un module terminé et en état de marche recevra une voiture voyageurs à l'échelle N; au choix : une OCEM, une UIC ou une VTU.
- Au cours de l'exposition un jury composé de représentants de la presse et des membres du bureau de l'AFAN choisira le plus beau module. Le seul critère retenu étant le traité du décor et son réalisme, mais en aucun cas la complexité.
- Le module primé recevra au choix une 050 T Fleischmann ou une CC 6500 Minitrix.
- Si le nombre de modules présentés est supérieur ou égal à 10, un deuxième prix sera attribué, il s'agira d'un locomoteur Y 9200 Arnold.
- Les décisions du jury seront sans appel.
- Chaque participant devra poser sa candidature auprès du bureau de l'AFAN avant le 15 mars dernier délai. Il recevra par la suite tous les renseignements nécessaires pour l'acheminement de son module.
- Les participants acceptent, le cas échéant, la publication et la description de leur réalisation dans le bulletin de l'AFAN ou dans toute revue spécialisée en faisant la demande.
- Les membres du bureau et les spécialistes commercialisant leurs réalisations ne peuvent participer à ce concours.
- La participation au concours implique l'acceptation du présent réglement.

Pour tous renseignements complémentaires et adhésion à l'association, nous vous demandons de vous adresser au secrétaire : M. J.M. Caron, 8, avenue Ingres, 77340 Pontault Combault. Bonne chance à tous !

** Nota : le livret seul, sans adhésion à l'AFAN, est disponible à l'adresse ci-dessus, contre 20,- F en chèque.*

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'ASSOCIATION FRANCAISE DES AMIS DU N

La troisième assemblée générale de l'Association française des amis du N s'est tenue le 13 décembre 1980 avec la participation de nombreux adhérents. Monsieur Fournereau de Loco-Revue, Monsieur Renaudot de RMF et Monsieur Feige de Triem N étaient présents, nous les en remercions vivement.

Le président sortant, Gilbert Chevrot, dans un discours stigmatisant les retards et les erreurs des différents fabricants de N SNCF a également expliqué les raisons motivant sa démission : essentiellement le désir de goûter à la retraite.

Les modifications des statuts de l'association ayant été votées et les nouveaux candidats aux postes à pourvoir présentés, l'élection a pu se dérouler normalement; la composition du bureau est la suivante :
Président : Michel Grannec - Secrétaire-trésorier : J.M. Caron - Conseillers techniques : J. Requena, J.P. Orillard et M. Varaine - Ventes spéciales : R. Beaurepaire - Relations avec la SNCF : H.K. Ebenrett - Bulletin : D. Leroy et J.L. Miegi - Président d'honneur : G. Chevrot.

L'affiliation à la FFMF n'ayant pas été remise en cause, il a été décidé de participer à l'exposition du CNIT d'avril 1981 en présentant un réseau modulaire reprenant les principes de la brochure AFAN-TRAK proposée en séance. Un concours de modules est lancé dont le réglement est donné ci-dessous. Enfin, il a été également rappelé la nécessité de rechercher toutes les voies efficaces pour agrandir le marché français du N SNCF.

Au cours d'une discussion à batons rompus nous avons pu nous faire expliquer un certain nombre de réalisations d'amateurs et admirer la BB 1400 de Transmondia et les VTU pratiquement dans leur aspect final, la longue attente sera récompensée.

Hors séance, Monsieur Brisseau de Dynam nous a présenté ses UIC dans leur moulage définitif, là encore nous ne serons pas déçus.

L'année 1981 se présente donc sous de bons auspices. Rendez-vous est pris pour la quatrième assemblée générale dans un an.

Le bureau de l'AFAN

FFMF

LA FEDERATION FRANCAISE DE MODELISME FERROVIAIRE communique :

Dans l'éventualité d'une participation de la FFMF à la deuxième exposition du CNIT sur un vaste stand consacré au train miniature, nous souhaiterions que tous les amateurs et clubs qui possèdent des pièces ou des réseaux inédits, et qui souhaiteraient les exposer, prennent contact avec nous en nous écrivant à l'adresse postale FFMF, 67, avenue du Maréchal Maunoury, 78700 Conflans Ste Honorine.

Nous souhaiterions également lancer un appel aux modélistes en particulier parisiens, qui seraient libres durant cette période et qui souhaiteraient nous aider sur le stand, de se faire connaître par le même canal.

ASSEMBLEE GENERALE DE LA FFMF

Les 6 et 7 décembre dernier, la FFMF tenait son assemblée générale rue Traversière à Paris, présidée par J.L. Audigué entouré de tout son bureau.

L'assistance était nombreuse, composée des représentants d'associations de toutes régions et de diverses personnalités de l'industrie comme monsieur Mougel ou A. Pras de chez Jouef, du Morop avec monsieur P. David et de la presse spécialisée (RMF, Loco-Revue, Trains).

Le programme comportait les rapports moral, financier et technique au cours desquels fut saluée l'inscription de 12 nouvelles associations depuis la dernière assemblée (ce qui porte à 49 le nombre de clubs affiliés, avec un total de 1750 membres), mis l'accent sur la nouvelle image de marque montrée par la FFMF, avec un sigle rajeuni et un bulletin régulier, puis furent évoqués les problèmes avec la SPODEX (expo du CNIT), aujourd'hui résolus, ainsi que l'élection par les clubs des modèles de l'année (récompense des meilleures productions de l'industrie).

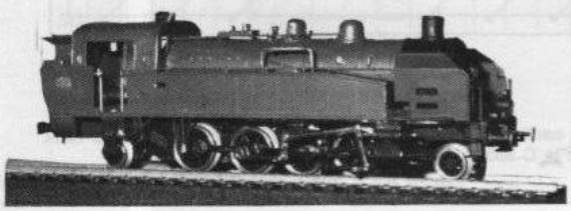
Le rapport financier fut conclu par le relèvement des cotisations puis suivi par l'élection partielle du bureau (quatre postes à pourvoir). Messieurs Bouvet, Frotté et Longhais, candidats sortant, furent réélus à l'unanimité et monsieur J. Foigne, démissionnaire, fut remplacé par monsieur J. Delevoye du club d'Amiens.

La question essentielle à l'ordre du jour était le réseau modulaire, auquel nous consacrons plusieurs pages dans ce même numéro en présentant les premières normes arrêtées par la FFMF, mais néanmoins susceptibles d'être encore adaptées.

Il serait souhaitable en effet que celles-ci soient parfaitement compatibles avec les standards étrangers existants et approuvées par tous avant leur homologation par le Morop.

Précisons à propos du Morop que dès mars la FFMF propose la diffusion de dossiers des normes NEM avec feuillets mobiles pour faciliter leur mise à jour et notons enfin l'initiative prise par la fédération de proposer aux membres de ses clubs affiliés - et ceci en accord avec un fabricant français - des modèles exclusifs de conception simple, fournis en kits, de construction facile et de prix très étudiés. Ces modèles seraient réalisés sur la base de châssis moteurs de marques connues. Le premier modèle proposé est une reproduction fidèle des 3-141.TC 1 à 20 dont certaines avaient été louées à la CFTA pour le réseau breton. Nous ne sommes pas à même de donner plus de précisions sur cette initiative pour le moment mais y reviendrons en temps utile.

Ci-dessous : le modèle de la 3-141.TC, série 1 à 20, proposée par la FFMF.
Il s'agit de superstructure en laiton photogravé TELETRAIN adaptable sur chassis Jouef.



QUESTIONS ET PROPOS

PACIFIC NORD

Je possède une locomotive 231 C Jouef provenant d'un coffret, et j'aimerais l'améliorer. Existe-t-il des documents, notices, croquis susceptibles de m'aider dans ce travail ?

B. Ageorges, Marseille

Il est possible d'améliorer considérablement la 231 C Jouef en utilisant la 231 K Nord de la marque, beaucoup d'accessoires tels que roues, pompes, réchauffeur, pièces d'embiellage peuvent y être récupérés pour ce but. Le tender sera réutilisé tel quel ou presque (suppression du stoker), puisqu'il est du type 38 A Nord d'origine.

Les éditions Loco-Revue peuvent vous fournir une photocopie de la fiche documentaire double N° 97/98, aujourd'hui épuisée (franco 8,- F) qui traite des machines du type 231 C 49 à 88. Un plan N° 1101, très détaillé, à l'échelle O est également disponible.

LR a également publié dans son N° 310/ octobre 70 une transformation de cette 231 C Jouef sur châssis Märklin. Le numéro étant épuisé, l'article peut être fourni sous forme de photocopies : franco 12,- F (5 pages).

J.P.Q.

ECLAIRONS NOS LANTERNES !

Quel lecteur «P.O.-iste» ou «Sud-Ouest-iste» pourra me procurer les plans des gares de Tessonnières et de St Sulpice-sur-Tarn dans la période 1946-1955, de même que les conditions d'exploitation de la section de ligne Toulouse-Capdenac à la même époque (signalisation, composition des trains, fréquence, numérotation, etc...). Cette section de ligne m'intéresse particulièrement, car je désire en reproduire l'ambiance sur mon futur réseau.

J.L. Tosque, Gaillac

Eh bien, figurez-vous qu'elle nous intéresse aussi, cher monsieur Tosque, cette section de la ligne Paris-Toulouse par le... chemin des écoliers (la ligne directe passe par Montauban) ! Et puis, comme à la rédaction de LR on est insatiable, la gare de Figeac (toujours à la même époque), nous intéresse également (plan et photos) !

En attendant la contribution d'un lecteur, ne laissons pas languir monsieur Tosque et donnons lui quelques précisions «matériel et traction». En 1955, la ligne Toulouse-Capdenac était parcourue notamment par des locomotives 4-230 G (dépôts de Toulouse et Brive), 4-141 B (Capdenac), 4-141 E ex-P.L.M. (Capdenac), 4-141 TA (Brive, Capdenac), des autorails X 5100/5200 (ADX de Limoges), X 3600 (ABJ de Limoges), X 5600 (FNC de Toulouse), etc... Entre 1946 et 1955, des machines 4-231 A, 4-140 B et 4-140 D y ont également circulé. Pour les voitures voyageurs, c'était la grande époque des «métallisées type PO» à bogies pour l'express de Paris, et des voitures à 2 essieux et portières latérales multiples (puis les mêmes modernisées) pour les omnibus.

J.H.L.

LE PLAN DU MOIS

LOCOMOTIVE A VAPEUR 5-241.A 1 à 145 DE LA SNCF

Seconde «Mountain» française après la 40001 de l'Est, la 241.A 1 du PLM a été livrée en 1925 par les Ateliers du Creusot. Munie de roues motrices de 1,79 m, elle était compound à quatre cylindres, à surchauffe et timbrée à 16 hpz. La particularité de cette machine était d'avoir une porte de boîte à fumée de forme ovoïde (paraboloïde de Prandtl) pour combattre les rabattements de fumée. 144 machines furent construites sur le même type, certaines d'entre elles bénéficièrent, par la suite, de modifications importantes leur donnant un meilleur rendement. Toutes disparurent au début des années 50 (voir fiche documentaire LR 313/314).

J.H.L.

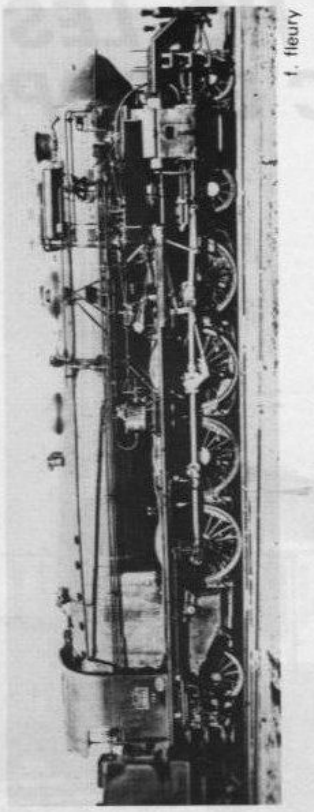
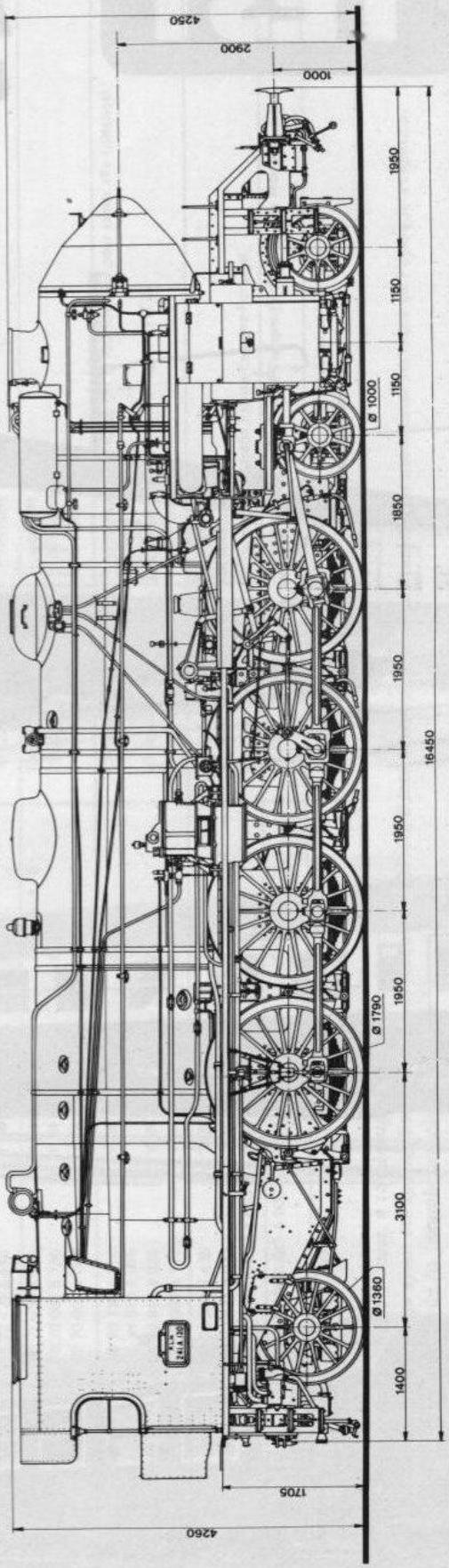


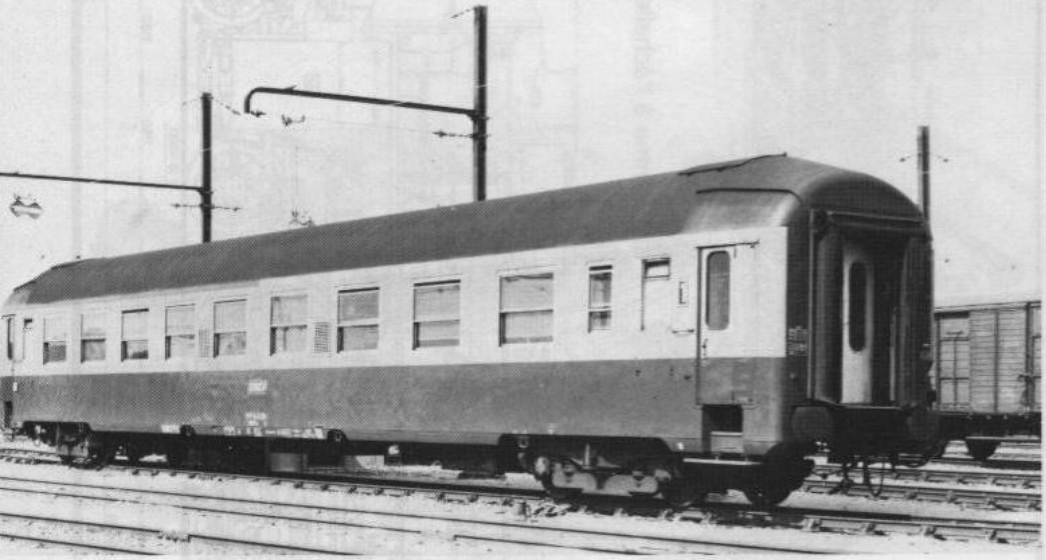
diagramme à l'échelle du 1/87



TEST

EN HO, LES VOITURES UIC EUROPOLITRAINS

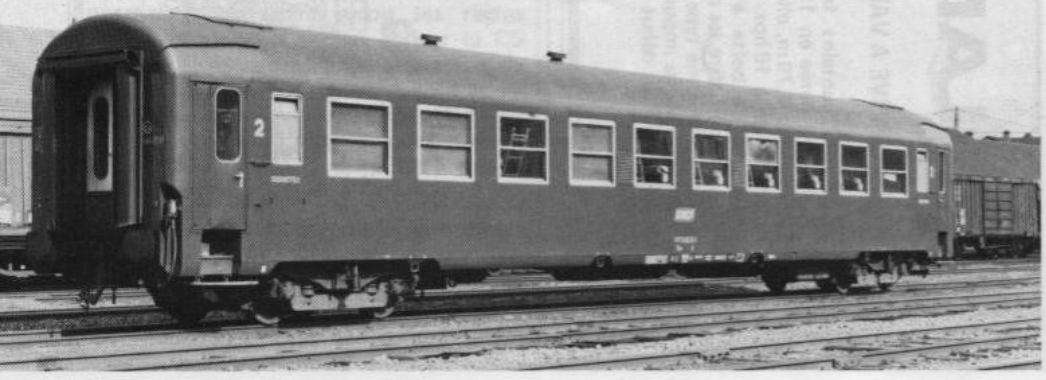
J.H. LAVIE



1 j.p. demoy

2 j.p. demoy

3 j.p. demoy



LES VOITURES UIC TYPE Y DE LA SNCF

1960 : dans son programme d'acquisition, la S.N.C.F. innove. Des voitures à couloir central DEV type USI sont retenues pour les express diurnes tandis qu'un nouveau type de voitures d'express à compartiments répondant aux normes internationales de l'UIC est commandé. En fait, l'UIC proposait à l'époque deux types de voitures voyageurs : le type X de 26,400 m à 3 places de front en 1re et 2e classes (1) et le type Y de 24,500 m à 3 places de front en 1re classe, 4 places de front en 2e classe. La S.N.C.F. choisit le type Y, type adopté également par les C.F.L. (Luxembourg), les F.S. (Italie), la S.N.C.B. (Belgique), les J.Z. (Yougoslavie)(2).

Les voitures UIC type Y de la S.N.C.F. ont été livrées à partir de 1963 et leur construction se poursuivit jusqu'en 1975. Toutes ces voitures sont en acier doux, la S.N.C.F. ayant préféré continuer parallèlement le type U de la DEV pour ses voitures en acier inoxydable réservées aux trains drapeaux.

Le tableau N° 1 donne la liste complète des voitures UIC type Y de la S.N.C.F.; un vrai délice pour les fanatiques de numérotations, mais nous rassurons tout de suite ceux qui restent hermétiques à ce genre de délectations : en fait, la construction de ces voitures s'est faite,

(1) Les voitures UIC type X, ce sont les fameuses voitures «allemandes» (en fait elles ont été adoptées par bien d'autres administrations, F.S, ö.B.B., J.Z., RENFE, etc) qui figurent, en modèles réduits, au catalogue de toutes les firmes européennes.

(2) Notez que, contrairement à la S.N.C.F. qui ne commanda que des voitures type Y, les C.F.L., les F.S., la S.N.C.B. et les J.Z. firent construire également des voitures type X.

1. A l'origine, cette voiture 5187 4470 300-1 $A^4c^4B^5c^5x$, type UIC 65, était verte. Elle a reçu par la suite la livrée « 160 », livrée qui sera elle-même remplacée dans quelque temps par la nouvelle décoration bleu Ten/gris argent. Remarquez la toiture rehaussée et la petite baie du local de service. (Les Aubrais, le 11/8/77).

2. Au Landy, la voiture 2e cl. - couchettes 5187 5970 769-9 B^9c^9x, type UIC 70 : voiture rehaussée et livrée « 160 » d'origine (14/5/79).

3. A Epinal, une autre voiture 2e cl. - couchettes plus ancienne : 5187 5980 572-5 B^9c^9x, type UIC 64 : voiture normale et livrée verte d'origine. La caisse est strictement identique à celle des B^{10} du même type (26/6/79).

VOITURES UIC TYPE Y DE LA S.N.C.F.

Type	Catégorie	Série (51 87...)	Bogies	Livrée d'origine	Affectations au 01/01/80 (1)	Caisse	Toiture	Observations
60	B10	20 80 501 à 555	Y 24	verte	2 -	10 baies	normale	ex-B10 13301 à 310 (Est), 23301 à 309 (Nord), 53301 à 335 (SE)(2)
61	B10	20 70 ou 80 556 à 600	Y 24	verte	1 -	10 baies	normale	ex-B10 13311 à 320 (Est), 23310 à 320 (Nord), 53336 à 360 (SE)(2)
CFL	B10	20 80 801 à 805	Y 24	Pool SNCF	1 -	10 baies	normale	parc Pool SNCF-CFL (ex-CFL) (2)(3)
61	A4B5	39 80 701 à 703	Y 24	CFL	1 -	9 baies	normale	parc Pool SNCF-CFL (ex-CFL) (2) (3)
62	A9	19 80 301 à 307	Y 24	verte	1 - 5 -	9 baies	normale	ex-A9 2161 à 2167 (Nord), 5261 à 5275 (SE) (2)
	B9	29 80 203 à 224	Y 24	verte	5 -	9 baies	normale	ex-A9 reconverties
	B9c9x	59 80 501 à 527	Y 24	verte	2 -	10 baies	normale	ex-B9c9x 12251 à 255 (Est), 22301 à 310 (Nord), 52351 à 363 (SE)(2)
63	B10	20 80 601 à 630	Y 24	verte	1 -	10 baies	normale	ex-B10 13321 à 325 (Est), 23321 à 325 (Nord), 53361 à 380 (SE)(2)
	B9c9x	59 80 529 à 553	Y 24	verte	1 -	10 baies	normale	ex-B9c9x 22311 à 320 (Nord), 52364 à 378 (SE) (2)
64	B10	20 80 631 à 660	Y 24	verte	2 - 5 -	10 baies	normale	ex-B10 13326 à 330 (Est), entre 22326 et 400 (Nord)(2)
	B9c9x	59 80 554 à 578	Y 24	verte	1 -	10 baies	normale	ex-B9c9x 12256 à 265 (Est), 52379 à 393 (SE)(2)
65	A9	19 70 353 à 355	Y 24	verte	4 -	9 baies	normale	
	A9	19 90 334 à 352	Y 24	rouge	4 -	9 baies	normale	pour train «Capitole» et «Etendard» 200 km/h
	B10	20 70 661 à 680	Y 24	verte	5 -	10 baies	normale	
	A4c4B5c5x	44 70 281 à 305	Y 24	verte	4 -	1+4+5 baies	rehaussée	
	A7D	81 90 331 à 333	Y 24	rouge	4 -	9 baies modifiée	normale	pour train «Capitole» et «Etendard» 200 km/h
66	A8x	18 70 356 à 374	Y 24	verte	4 -	9 baies	normale	ex-A9 modifiées pour rames «P» (pèlerins)
	A4B5	39 70 ou 80 651 à 700	Y 24	verte	1 - 2 - 5 -	1+4+5 baies	normale	
	A4c4B5c5x	44 70 ou 80 251 à 280 et 306 à 315	Y 24	verte	1 - 4 -	1+4+5 baies	rehaussée	
67	A9	19 70 379 à 400	Y 28	rouge	1 -	9 baies	normale	
	A9	19 90 375 à 378	Y 24	rouge	4 -	9 baies	normale	pour train «Capitole» et «Etendard» 200 km/h
	A4c4B5c5x	44 70 316 à 365	Y 24	verte	5 -	1+4+5 baies	rehaussée	
	B9c9x	59 70 581 à 654	Y 24	verte	5 -	10 baies	rehaussée	
	A7D	81 70 401 à 420	Y 28	rouge	1 - 3 -	9 baies modifiée	normale	
68	A9	19 70 441 à 528	Y 24	«160»	1 - 2 - 3 - 5 -	9 baies	normale	
	A4B5	39 70 443	Y 24	«160»	1 -	9 baies	normal	ex-A9 ; 5 compartiments reconvertis 2e classe
	B9c9x	59 70 655 à 680	Y 24	verte	1 -	10 baies	rehaussée	
	A7D	81 70 421 à 440	Y 24	rouge	4 - 5 -	9 baies modifiées	normale	
69	B10	20 71 691 à 800	Y 24	«160»	1 - 2 - 3 - 4 - 5 -	10 baies	normale	
	B9c9x	59 70 681 à 730	Y 24	«160»	1 - 2 -	10 baies	rehaussée	
	B5Dd2	82 70 001 à 068	Y 24	«160»	1 - 2 - 3 - 4 - 5 -	1+4+5 baies modifiée	normale	
70	B9c9x	59 70 731 à 818 et 919 à 950	Y 24	«160»	2 - 4 -	10 baies	rehaussée	voitures 731 à 760 équipées pour rames «P» (pèlerins)
	B9c9x	59 70 819 à 830	Y 24	FTS	2 -	10 baies	rehaussée	réservées à l'agence F.T.S.
	B5Dd2	82 70 069 à 118	Y 24	«160»	2 - 3 - 4 - 5 -	1+4+5 baies modifiée	normale	
71	A4c4B5c5x	44 70 366 à 425	Y 24	«160»	1 - 2 - 5 -	1+4+5 baies	rehaussée	
	B9c9x	59 70 831 à 877	Y 24	«160»	4 - 5 -	10 baies	rehaussée	
	B9c9x	(54 87) 59 70 878 à 880	Y 16	«160»	4 -	10 baies	rehaussée	trafic France-Espagne-Portugal
Wast. 1974	B9c9x	(54 87) 59 70 881 à 900	Y 16	Wasteels	4 -	10 baies	rehaussée	trafic France-Espagne-Portugal agence Wasteels
Parc Service	Si	60 87 9929 133	Y 24		1 -	10 baies modifiée	normale	voiture d'auscultation des voies

(1) 1 : Est, 2 : Nord, 3 : Ouest, 4 : Sud-Ouest, 5 : Sud-Est.

(2) L'ancien marquage ayant été appliqué sur ces voitures jusqu'en 1967/68, il intéressera plus particulièrement les modélistes fervents de l'époque «vapeur».

(3) C.F.L. : Chemins de fer luxembourgeois.

Nota : *excepté le contingent prévu pour les 200 km/h et quelques voitures couchettes encore limitées à 150 km/h, toutes les voitures UIC sont autorisées à 160 km/h.*

DECORATIONS EXTERIEURES DES VOITURES UIC TYPE Y

Livrée	Caisse	Zone des baies	Bandeau mi-caisse	Bandeau pavillon	Marquage classes	Sigle SNCF numéro	Portes d'accès	Portes d'intercirculation	Pavillon
verte	vert extérieur	vert extérieur		1re cl : jaune jonquille	1re cl : chiffre lumineux 2e cl : jaune jonquille	jaune jonquille	vert extérieur	gris inox	vert extérieur
Pool SNCF-CFL (1)	vert moyen	vert moyen		1re cl : jaune jonquille	jaune jonquille	jaune jonquille	vert moyen	gris inox	vert moyen
rouge	rouge Capitole	rouge Capitole	gris bleuté clair	gris bleuté clair	1re cl. : chiffre lumineux	pas de sigle(2) N° : bleuté clair	rouge Capitole bandeau mi-caisse gris bleuté clair	gris inox	rouge Capitole zone centrale gris ardoise
dite « 160»	vert garrigue	gris acier		1re cl. : jaune jonquille	1re cl. : chiffre lumineux 2e cl. : jaune jonquille	jaune jonquille	gris acier vert garrigue	gris inox	vert garrigue
F.T.S.	orange clair	gris acier			jaune jonquille	jaune jonquille (3)	gris acier orange clair	gris inox	orange clair zone centrale gris ardoise
Wasteels(4)	bleu de Delft	gris flamand			2e cl.+ picto anthracite	gris flamand	orange luminescent	orange luminescent	bleu de Delft
Nouvelle livrée «mi-vie» A8x, A9, B9, B10, A4B5, A7D, B5D	vert garrigue	gris acier		1re cl. : jaune jonquille 2e cl. : vert signal	cartouche : gris foncé picto : gris argent	gris argent	gris acier	orange pavot	vert garrigue
Nouvelle livrée «mi-vie» $A^4c^4B^5c^5x$, B^9c^9x (5)	bleu Ten(6)	gris argent		1re cl. : jaune jonquille 2e cl. : vert signal	cartouche : gris foncé picto : gris argent	gris argent	gris argent	orange pavot	bleu Ten

(1) Ces voitures ont conservé leur livrée originale vert moyen un certain temps après la formation du Pool SNCF-CFL; seul le sigle CFL avait été remplacé par un sigle SNCF
(2) Panneau latéral «Le Capitole» en lettres dorées en relief uniquement sur certaines de ces voitures lorsqu'elles étaient régulièrement engagées sur les trains «Capitole» du matin ou du soir
(3) Lettres blanches autocollantes de grandes dimensions «SPECIALE TREIN-TRAIN SPECIAL» avec deux Logo. «F.T.S.» sur chaque face de la voiture (la nouvelle livrée mi-vie est prévue sur cette série).
(4) Lettres blanches de grandes dimensions «Wasteels» sur chaque face de la voiture; cette livrée est conservée
(5) Teintes identiques aux voitures-couchettes type VU 75 (Corail) mais en disposition inversée
(6) Nuance de bleu nuit élaborée pour la livrée des voitures-lits Trans-Euro-Nuit.

telle un grand jeu de Meccano, en prenant comme base trois caisses, deux toitures et trois bogies.

La caisse à 9 baies a été prévue pour les A^9 (9 compartiments de 1re classe), ce qui est, somme toute, logique et facilement compréhensible même par les débutants. Les C.F.L. avaient préféré équiper 5 des 9 compartiments en 2e classe et les voitures à 9 baies du Pool S.N.C.F.-C.F.L. sont donc des A^4B^5. Pour faire face à un déficit de voitures modernes de 2e classe, la S.N.C.F. a transformé récemment plusieurs A^9 : l'une est devenue A^4B^5 en modifiant 5 compartiments en 2e classe, les autres ont été intégralement rééquipées en 2e classe (B^9). Quant aux A^8x, il s'agit d'ex-A^9 spécialement modifiées pour les rames «Pèlerins» : 8 compartiments de 1re classe ont été conservés (A^8), le neuvième (x) ayant été reconverti en compartiment de sonorisation de la rame, réservé au technicien d'accompagnement. Enfin, les A^7D ne sont qu'une variante de la caisse à 9 baies, la partie fourgon (D) est logée à la place des compartiments 8 et 9, et les portes du fourgon sont disposées en remplacement de la neuvième baie. Vous aurez noté que toutes les voitures à caisse type 9 baies ont reçu une toiture normale.

La caisse à 10 baies est celle des B^{10} (10 compartiments de 2e classe), toutes équipées d'une toiture normale. Les B^9c^9x UIC 62, 63, 64 sont extérieurement rigoureusement identiques; pourquoi B^9c^9x ? parce que 9 compartiments sont équipés de couchettes 2e classe (B^9c^9 tandis que l'emplacement du dixième est occupé par un local réservé au contrôleur et la literie. Précisons que les 9 compartiments couchettes offrent, en position diurne, 4 places de front. Les B^9c^9x plus récentes ont reçu un aménagement similaire, mais le confort a été amélioré par une toiture rehaussée et des banquettes à 3 places de front en position diurne.

La caisse à 1 petite baie + 4 grandes baies + 5 grandes baies; rien que dans cette énumération, les connaisseurs ont reconnu une voiture «mixte» ! Cette caisse a été conçue, en effet, pour les $A^4c^4B^5c^5x$. Ce marquage cabalistique signifie simplement qu'il s'agit de voitures munies d'un local de service pour le contrôleur et la literie (lettre x - local placé au droit de la petite baie (3)), de 4 compartiments 1re classe couchettes (A^4c^4 - 4 grandes baies) et de 5 compartiments de 2e classe couchettes (B^5c^5 - 5 grandes baies, espacements plus serrés qu'en 1re classe) offrant 3 places de front en position diurne. Toutes les $A^4c^4B^5c^5x$ ont reçu une toiture rehaussée (4). Cette même caisse a été utilisée pour les A^4B^5 (4 compartiments de 1re classe et 5 de 2e sans couchette) UIC 66; sur ces voitures, équipées d'une toiture normale, la petite baie est placée au droit d'un local avec banquette réservé au contrôleur mais sans aménagement spécial (pas de lettre x). Enfin, les B^5d^2 ne constituent qu'une variante; les 5 compartiments de 2e classe (B^5) sont identiques mais la partie 1re classe est remplacée par des compartiments-fourgons (D) douanables (d) au nombre de deux (2). Les portes du fourgon prennent la place d'une des grandes baies tandis que la petite est supprimée. Les B^5Dd^2 ont une toiture normale.

(3) Pour l'ensemble de cette étude, nous n'avons pas pris en compte les petites baies placées au droit des compartiments toilettes-WC. D'autre part, toutes les voitures UIC type Y ont des faces symétriques, et l'on retrouve donc le même nombre de baies côté couloir.

(4) A titre d'anecdote, signalons que les F.S. (Italie) possèdent une seule voiture du même type (51 83 44 70 700 AcBcz) équipée d'une toiture... normale !

DES VOITURES DE TOUTES LES COULEURS

De toutes les couleurs, c'est le moins que l'on puisse dire puisque nous avons recensé huit livrées possibles utilisant comme teintes de base quatre verts, un rouge, un orange et deux bleus ! Avec les UIC type Y étrangères, ajoutez deux tons de vert employés successivement par les J.Z., vert également pour la S.N.C.B., quant aux voitures F.S., elles avaient à l'origine un charme fou dans leur livrée -très rétro (!)- châtain (castano) toiture blanche remplacée aujourd'hui par le gris ardoise unifié (5).

Actuellement, les modèles Europolitrains et Dynam ne sont proposés qu'en livrée verte. Des décorations plus récentes sortiront par la suite chez Dynam. En attendant, vous trouverez ci-contre deux tableaux (n° 2 et n° 3) destinés à tous ceux qui veulent redécorer leurs modèles.

Comment lire ces tableaux ? Il vous suffit de savoir à quelle époque vous avez «situé» votre réseau. Si l'époque «vapeur» a votre préférence (1956-1966, par exemple), vous choisirez la livrée verte ancien marquage (voir également colonne «observations» du tableau n° 1) éventuellement avec un sigle rond S.N.C.F. au milieu de chaque face latérale de la voiture. Clarel, France-Trains, RMA, etc, vendent du vert extérieur (application au pistolet). La décoration des aménagements intérieurs réclame beaucoup de minutie en HO ; en N, au contraire, ne détaillez pas trop, puisque seules de larges touches de couleurs seront visibles de l'extérieur, lorsque le modèle sera sur la voie.

Pour l'époque 1966-1976, le choix est grand (voir tableau n° 1) entre les livrées verte, «160», Pool S.N.C.F.-C.F.L., rouge, F.T.S. et Wasteels, toutes avec marquage numérique à 12 chiffres (voir colonne «série» tableau n° 1). Le vert garrigue et le gris acier sont proposés par France-Trains, RMA, etc.

Actuellement (novembre 1980), toutes les versions sont visibles en réalité (même la rouge, sur quelques voitures du Sud-Ouest). Deux nouvelles livrées, très attrayantes, sont apparues en 1977; elles sont progressivement appliquées au cours de la révision «à mi-vie» à toutes les voitures UIC type Y de la S.N.C.F. (application qui demandera quelques années). Nous avons déjà parlé du vert garrigue et du gris acier. Vous trouverez le bleu TEN et le gris argent chez les Etablissements Mougel. Peut-être monsieur Mougel accepte-t-il de vendre au détail des bandeaux de pavillon jaune jonquille et vert signal qu'il utilisait pour ses voitures VU et VTU 75 avant que celles-ci soient décorées à l'écran de soie. Pour l'intérieur, c'est avec les deux nouvelles livrées «mi-vie» que vous pourrez utiliser les aménagements rénovés «mi-vie» aux teintes plus chaudes.

Les amateurs ont longtemps critiqué le sinistre «vert wagon». Les voitures UIC (6) vous donnent l'occasion d'égayer votre réseau avec des couleurs éclatantes, alors, amis modélistes, à vos... palettes !

(5) Une petite mise en garde dédiée aux amateurs désirant modifier des voitures UIC type Y en versions étrangères pour leurs trains internationaux : les bogies S.N.C.F. (Y 16, Y 24, Y 28) ne sont pas utilisables; les A de la SNCB (A^9) sont équipées de bogies Schlieren tandis qu'aux F.S., les Az (A^9), Bz (B^{10}), ABz (A^4B^5), AcBcz ($A^4c^4B^5c^5x$) et Bcz (B^9c^9x) sont dotées de bogies allemands Miden-Deutz.

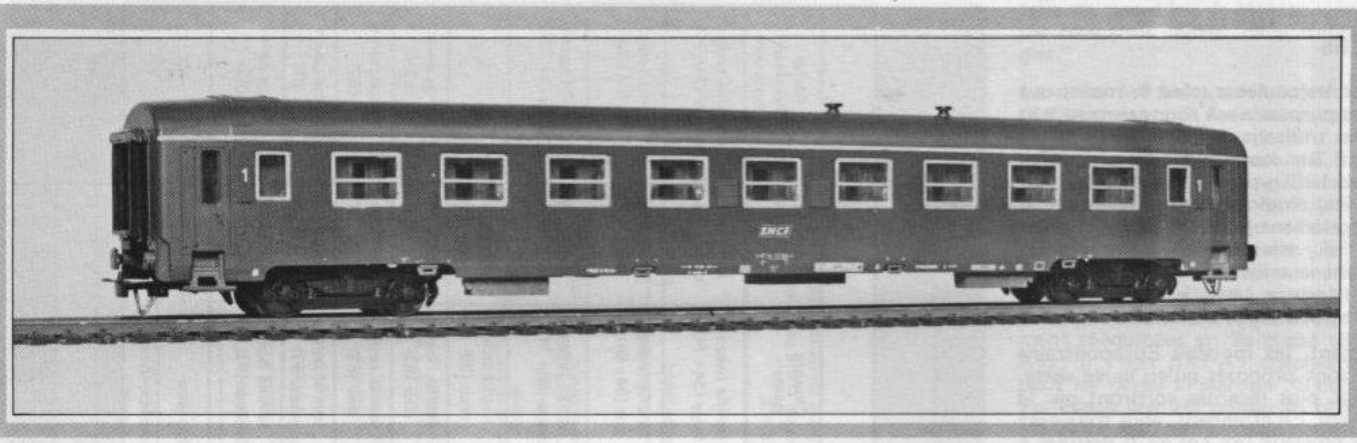
(6) Les nouvelles livrées «mi-vie» sont également applicables aux voitures DEV type U (modèles RMA et Jep).

DECORATIONS INTERIEURES DES VOITURES UIC TYPE Y

	Séries	Cloisons compartiments	Pavillon compartiments	Sièges ou couchettes	Appuie-têtes	Rideaux	Stores	Sol	Cloisons couloir	Cloisons extrémités	Portes d'accès et intérieures
ORIGINE	A9 (1) et A7D (1) partie 1e A^4B^5 et $A^4c^4B^5c^5x$	lamifié tweed beige (34+74)	gris clair (34)	drap pourpre (73)	têtières blanches (34)		pourpre (73)	moquette pourpre (73)	lamifié tweed beige (34+74)	lamifié tweed beige (34+74)	lamifié tweed beige (34+74)
	B^{10}, B^5D, B^9c^9x partie 2e A^4B^5 et $A^4c^4B^5c^5x$	lamifié tweed gris (34+74)	gris clair (34)	texoid bleuté (96)			gris bleuté (96)	lino gris ardoise (31)	lamifié tweed gris (34+64)	lamifié tweed gris (34+64)	lamifié tweed gris (34+64)
	A9 et A7D tr. Capitole et Etendard	lamifié tweed beige (34+74)	gris clair (34)	drap de luxe rouge (73) ou vert (80)	têtières blanches (34)		pourpre (73)	moquette pourpre (73)	lamifié tweed beige (34+74)	lamifié tweed beige (34+74)	lamifié tweed beige (34+74)
	B^{10} et A^4B^5 Pool SNCF-CFL	stratifié bois brun (29)	greige (71)	simili vert (76) (drap ocre en 1e 84)	têtières blanches en 1e (34)		ocre (26)	brun (27)	stratifié bois brun (29)	stratifié bois brun (29)	
RENOVATIONS ACTUELLES «MI-VIE»	A^8x, A9, A7D, partie 1e A^4B^5	lamifié «bois de poirier» (62)	gris perle (34+64)	drap damiers gris et rouille (70)	têtières blanches (34)	jaune ocre (24)	gris clair (64)	moquette damiers bleus (77)	lamifié bois clair (62)	bleu nuit (25)	orange pavot (82)
	B9, B^{10}, B^5D, partie 2e A^4B^5	lamifié bleu nuit (25)	gris perle (34+64)	simili fauve (74) bordures tabac (62)	simili tabac (62)	jaune ocre (24)	gris clair (64)	élastomère havane (72)	lamifié bois clair (62)	bleu nuit (25)	orange pavot (82)
	Partie 1e $A^4c^4B^5c^5x$	lamifié «bois de poirier» (62)	ambre (98)	drap damiers gris et rouille (70)		jaune ocre (24)	bleu turquoise (65)	moquette damiers bleus (77)	lamifié bois clair (62)	bleu nuit (25)	orange pavot (82)
	B^9c^9x partie 2e $A^4c^4B^5c^5x$	lamifié bleu nuit (25)	ambre (98)	simili fauve (74) bordures tabac (62)		jaune ocre (24)	bleu turquoise (65)	tapis marron moucheté (72)	lamifié bois clair (62)	bleu nuit (25)	orange pavot (82)

(1) Y compris les «rouges» sauf Capitole et Etendard

Nota : *les chiffres indiqués dans les colonnes sont des références de peintures Humbrol*



4

4. A^9 UIC 66.

PERSPECTIVES D'UTILISATION

Il nous est impossible, dans le cadre limité de cet article, de vous donner une liste, même partielle, des trains composés ou ayant été composés avec des voitures UIC. En fait, deux époques sont à distinguer : avant et après l'arrivée de la «génération» Corail.

Avant l'arrivée des voitures Corail, les voitures UIC de la S.N.C.F. étaient engagées sur des rapides et express intérieurs ou internationaux appartenant, le plus souvent, à la catégorie «3 étoiles». Précisons que les B^{10} et A^4c^4 B^5c^5x assuraient de très longs parcours internationaux à destination de Copenhague, Varsovie, Prague, Istanbul, Belgrade, etc. Les A^7D «rouges» ont longtemps été incorporées dans des rames «inox»; l'effet esthétique n'était guère heureux, surtout si la voiture mixte 1re classe fourgon était attelée à la voiture-restaurant... bleue, à l'époque (7)! De même, les B^5D furent souvent affectées dans des rames de voitures DEV - USI, ce type de voitures ne comportant pas de mixtes fourgon. Les A^9 et A^7D «rouges» autorisées à 200 km/h avaient été créées pour le Capitole. Par la suite, ces voitures circulèrent également dans l'Etendard puis, après la mise en service des voitures «Grand-Confort», elles constituèrent des rames de réserve pour les TEE supplémentaires du Sud-Ouest tracés à 200 km/h. Un mot sur les B^9c^9x oranges qui ont été utilisées de 1972 à 1977 par l'agence F.T.S. pour relier le nord de la France, le Bénélux et l'Allemagne du Nord aux plages de la Riviera et aux stations alpines (Bourg St Maurice, Grenoble).

Depuis l'arrivée des voitures Corail, les voitures UIC ont perdu leur suprématie. Elles sont engagées sur des rapides et express intérieurs ou internationaux appartenant à la catégorie «2 étoiles» et constituent un contingent de réserve pour la formation de rames supplémentaires ou de forcements dans les trains Corail. Les A^4c^4 B^5c^5x et les B^9c^9x assurent toujours des relations internationales à longs parcours, mais également des trains d'agence, des trains de voyageurs avec automobiles ou motos accompagnés et, pour certaines d'entre elles, des trains de pèlerins. Terminons avec les B^9c^9x réservées au trafic France-Espagne-Portugal; attachées au Sud-Ouest, elles sont engagées essentiellement dans le Sud-Express sur les relations Paris-Porto et Paris-Lisbonne (changement de bogies à Hendaye).

(7) Vr bleue, inox blanches, A^7D rouge, certains parlèrent de trains «patriotiques» !

LES VOITURES UIC TYPE Y EN HO ET N

Jamais, sans doute, dans l'histoire du modélisme, une série de voitures voyageurs ne fut aussi souvent ratée par les firmes spécialisées ! Passons rapidement sur les modèles farfelus : Märklin (HO) avec sa B^9c^9x mi-DEV mi-UIC disponible également en version «Capitole» (un comble pour une voiture-couchettes !), Rivarossi (HO et N) avec sa voiture UIC type X italienne sur bogies Minden-Deutz prétendue «S.N.C.F.»! Fleischmann (N) avec ses voitures UIC type X allemandes en livrée S.N.C.F. «160» (8), ne nous attardons pas non plus sur les évocations simplistes et raccourcies de Lima (HO et N) et d'Ibertren (N) !

Au 1/87, deux marques françaises avaient fait un certain effort (9) : Gégé, avec une A^9 et une A^7D, certes raccourcies, mais joliment gravées et munies d'un aménagement intérieur; malheureusement, les bogies Y 26 étaient ceux de la voiture restaurant unifiée. Jouef, avec une A^9 verte ou Capitole et une A^7D Capitole, qui furent les premières voitures «longues» (bien qu'un peu raccourcies !) de la firme.

Dans son programme 1980 Jouef avait remplacé ces deux modèles par toute une gamme de voitures UIC de la S.N.C.F. : A^9 UIC 65 (51 87 19 70 381-2) en livrée «160», A^9 UIC 65 (51 87 1990 351-1) en livrée rouge, A^7D UIC 67 (51 87 81 70 416-9) en livrée «160» (10), B^9c^9x UIC 63 (51 87 59 80 539-4) en livrée verte. Toutes ces voitures ne peuvent satisfaire les modélistes véritables qu'après certaines amélio-

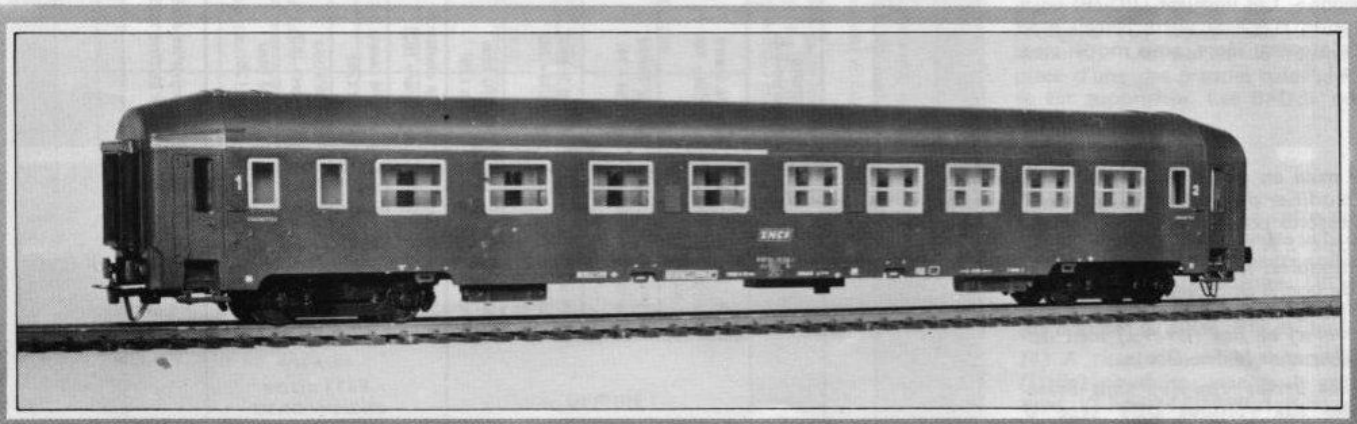
(8) Fleischmann avait fait l'effort de créer des bogies Y 24 spécialement pour ces voitures... inexactes !

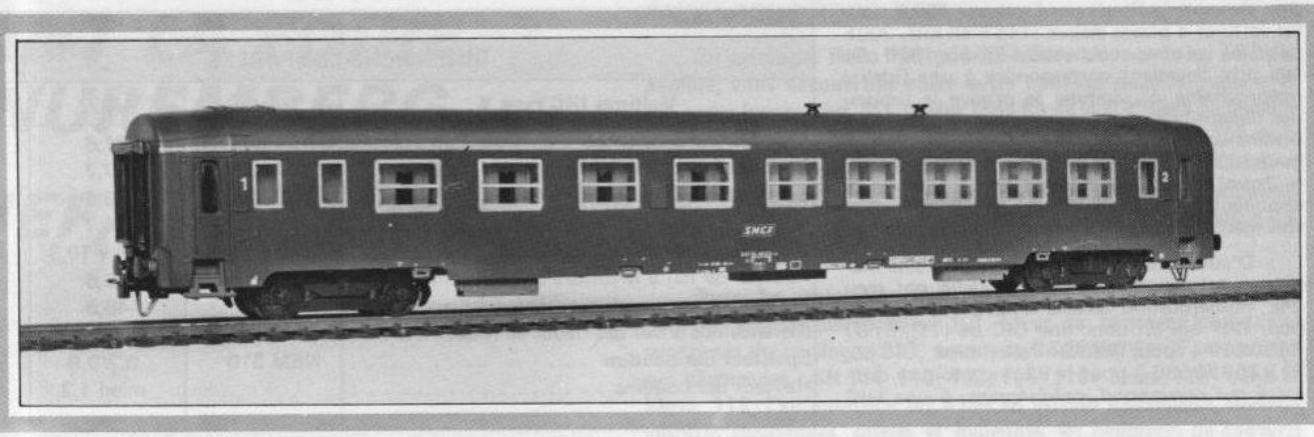
(9) N'oublions pas qu'il s'agit de modèles conçus il y a une douzaine d'années.

(10) Ce modèle sur bogies Y 24 aurait dû être numéroté dans la tranche UIC 65.

6. $A^4c^4B^5c^5$x UIC.

6





5

5. A^4B^5 UIC 66.

rations indispensables : vitrage, tampons, aménagements intérieurs, échange des bogies, etc. Signalons aux collectionneurs, deux autres modèles Jouef très difficiles à trouver en France (nous les avons vus en R.F.A.) : A^4B^5 C.F.L. (réf. 5761) et B^{10} C.F.L. (réf. 5762) en marquage d'origine, avant la création du Pool S.N.C.F.-C.F.L.

Au 1/160, Arnold propose une A^9 en livrées «160» et «Capitole» de dimensions exactes, mais leurs bogies Y 2 (ceux des OCEM des années 30 !) et de nombreux détails de la caisse ne sont pas conformes.

Aucun de tous les modèles cités n'étant pleinement réussi, le marché restait donc ouvert en N comme en HO; c'est ce que se sont dit messieurs Weiss (Europolitrains) et Brisseau (Dynam).

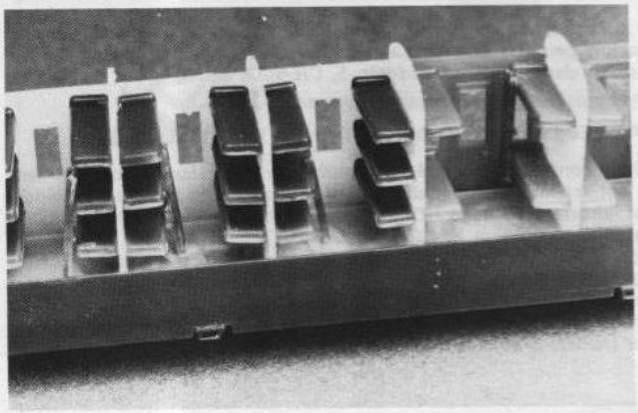
LES MODELES EUROPOLITRAINS

La gamme Europolitrains comprend actuellement les voitures suivantes : A^9 (réf. 19241), B^{10} (réf. 20241), A^4B^5 (réf. 14241), B^9c^9x à toiture normale (réf. 220241), B^9c^9x à toiture rehaussée (réf. 120241), $A^4c^4B^5c^5x$ (réf. 114241). Tous ces modèles ont été présentés succinctement dans la rubrique Model Shopping des N° 419 et 422 de Loco-Revue. Comme nous l'avions dit alors, ils donnent une impression de sérieux et de robustesse (polystyrène épais). Europolitrains propose chaque référence en version kit ou montée.

Le modèle en kit est beaucoup plus facile à assembler que ne l'étaient les voitures DEV inox de la marque. Seul le vitrage et le châssis des baies donnent encore quelques difficultés au niveau de l'ajustage et du collage des pièces; attention aux bavures de trichloréthylène ! Signalons au passage que le sens de montage des vitres est facilement identifiable puisque la partie inférieure est légèrement en retrait, comme en réalité.

A l'actif des voitures Europolitrains, nous noterons leur gravure convenable, le ton vert exact de la décoration, les inscriptions annexes de bas de caisse complètes et fines, les aménagements intérieurs très détaillés (surtout pour les voitures-couchettes) et les bogies Y 24 A1s parfaitement réalistes et dont le roulement est excellent. Rappelons à ce sujet, qu'Europolitrains propose toute une gamme de bogies (Y 20 D, Y 24A1s, Y 16LM, Y 26C, Y 30), tous très réussis. Le type Y 16LM intéressera tous les modélistes désirant modifier la B^9c^9x à toiture rehaussée en version «France-Espagne» (UIC 71 ou Wasteels).

Voyons maintenant ce qui nous a déplu sur ces voitures. Avant d'émettre des critiques, il ne nous semble pas superflu de rappeler les



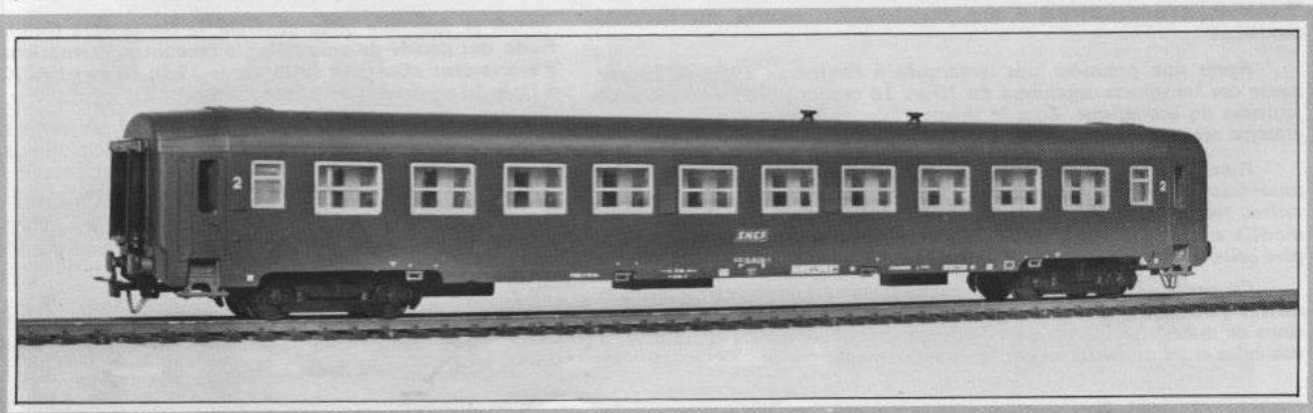
8

8. Intérieur de la voiture-couchettes type $A^4c^4B^5c^5x$: on aperçoit les échelles d'accès aux couchettes supérieures.

7. B^{10} UIC.

photos : F. Marx

7



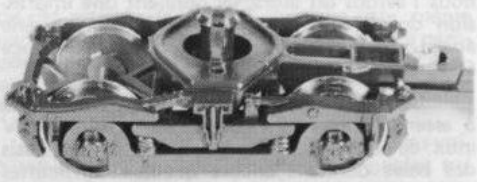
prix de vente indiqués par l'artisan : 180 F pour les voitures à places assises (145 F en kit), 200F pour les voitures-couchettes (165 F en kit). De tels prix devraient correspondre à une fidélité irréprochable or, comme le prouve le tableau des dimensions comparées, les modèles Europolitrains sont trop longs de 10,3 mm ; c'est beaucoup ! La hauteur étant forcée en conséquence (+ 2 mm) ; même les versions à toiture normale choquent à proximité de VU 75 ou DEV d'autres marques !

D'autre part, le marquage de certains modèles n'est pas fidèle. Trois modèles ont reçu une numérotation exacte : 51 87 1970 369-2 pour l'A^9 qui est donc une UIC 66 (11), 51 87 3980 669-4 pour l'A^{4}B^5 elle aussi UIC 66, 51 87 5980 530-3 pour la B^{9}c^{9}x à toiture ordinaire qui correspond, précisément, à une UIC 63.

DIMENSIONS COMPAREES

Voitures UIC type Y	Réelle	1/87	Europolitrains
Longueur hors tampons	24500	281,6	291,9
Entraxe des pivots de bogies	17200	197,7	202,4
Empattement des bogies	2300	26,4	26,4
Largeur totale	3020	34,7	34,5
Dimensions des baies latérales	1200 x 900	13,8 x 10,3	13,8 x 9,8
Hauteur du rail à la toiture (type normal)	4050	46,6	48,4
„ „ „ (type rehaussé)	4230	48,6	50,9
Distance dos à dos des flancs de roues		mini 14,3	14,3
Epaisseur des boudins	NEM 310	0,7/0,9	0,7
Hauteur des boudins		maxi 1,2	0,9

Ci-dessous : le bogie Y.24 A 1 Europolitrains : une gravure réussie !



Une numérotation erronée a été appliquée sur les trois autres modèles : 51 87 20 80 234-2 pour la B^{10} (les B^{10} UIC sont numérotées dans la tranche 20 70 ou 80 501 à 800), 51 87 44 70 266-1 pour l'A^{4}c^{4}B^{5}c^{5}x (les voitures réelles sont incluses dans la tranche 44 70 281 à 425), 51 87 59 70 346-5 pour la B^{9}c^{9}x à toiture rehaussée (toutes les B^{9}c^{9}x sont numérotées dans la tranche 59 70 501 à 950). Ce ne sont certes pas des défauts majeurs, mais il faut reconnaître qu'une erreur de marquage sur les voitures de la D.B. réalisées par les firmes allemandes ou autrichiennes est extrêmement rare et ces modèles sont pourtant destinés au «grand public».

(11) Les A^9 UIC 66 sont devenues aujourd'hui des A^{8}x (voir tableau n° 1).

En conclusion, ce sont sans doute les voitures-couchettes à toiture rehaussée qui retiendront le plus l'attention des amateurs. Ce sont en effet les seules de ce type disponibles sur le marché puisque toutes les autres firmes spécialisées ont choisi les voitures à toiture normale. Nous pouvons même ajouter que tous les modélistes qui ont «situé» leur réseau à l'époque actuelle se doivent d'acquérir la B^{9}c^{9}x car ce type de voitures-couchettes est, en 1980, le plus répandu à la S.N.C.F. (443 unités) et circule sur toutes les lignes principales.

(à suivre : les modèles Dynam)

nouvelles brèves

Le Museon di Rodo *exploite un réseau ferroviaire à l'échelle nominale du «O» (1/43,5); plus de cinquante locomotives de types variés et d'époques différentes y assurent la traction.*

A la demande de nombreux amateurs, le Museon di Rodo publie une série de huit cartes postales en couleur, représentant certaines de ces locomotives. La première série, vendue 18,- F franco, se compose des machines suivantes : 231 B 12 PLM, 130 A 3 PLM, 4 C 125 (type 040) PLM, 031 N° 3108 PLM, 121 N° 265 (type Forquenot) PO, 220 N° 943 Ouest, 140 N° 155 Etat, 020 T II du Gotthardbahn.

D'autres cartes postales seront éventuellement publiées en fonction de l'accueil réservé à cette première série.

J.P.Q.

JOURNEES DU MODELISME 1981 A LA MAISON SUISSE DES TRANSPORTS-LUCERNE - une manifestation centrée sur l'activité modéliste

Après une première très remarquée à l'automne 1980, la Maison suisse des transports organisera du 10 au 18 octobre 1981 les deuxièmes journées du modélisme. Sous le thème «Locomotives à vapeur», le programme sera encore plus attractif qu'en 1980.

A nouveau, les reproductions du «grand» chemin de fer faites par les modélistes passionnés seront un des éléments essentiels de cette manifestation, récompensées par le «prix Marcel R. Darphin» pour le plus beau modèle en O et par le «prix de la Maison suisse des transports» pour la plus belle reproduction en trois dimensions.

Ce dernier prix comprendra cette fois un prix spécial «juniors» réservé aux jeunes modélistes (jusqu'à 16 ans révolus) pour des reproductions de matériel roulant ou de dioramas. Dans la catégorie «adultes», les véhicules et les dioramas seront jugés séparément.

Le concours est ouvert aux modélistes étrangers. Les conditions de participation peuvent être demandées dès à présent au secrétariat de la Maison suisse des transports, Lidostr. 5, CH-6006 Lucerne.

1981 : ANNEE DU GRAND DEPART CHEZ TELETRAIN ?

Bien connu par ses pièces détachées «superdétails» fort joliment traitées, cet artisan aborde maintenant la construction intégrale de modèles «tout laiton» à l'échelle HO. Le petit locotracteur, envisagé l'an passé, sera finalement un engin S.N.C.F. de la série Y 2321 à 2340. Sa commercialisation devrait débuter en 1981. Un second locotracteur, cette fois «old-timer», est déjà en cours d'étude. Par ailleurs, Télétrain présentera prochainement toute une gamme de «sets» destinés à l'amélioration des modèles commerciaux (241 P, 3-231 A, 1-130 TC, 3-040 TA, 2D2 9100, abri pour tenders 3-18 C et 3-22 B, etc.).

J.H.L.

POUR LES AMATEURS DU O : DEUXIEME «ASSEMBLADO ZERO KEEN» A UZES, les 3, 4 et 5 avril 1981.

A la demande quasi générale, la Gauge «O» Guild et le Museon di Rodo ont décidé de renouveler la rencontre internationale des amateurs d'écartement «O» pour cette année 1981. Ce sera l'AZK II qui se tiendra à Uzès du vendredi 4 au dimanche 5 avril 81.

Sont invités à participer les amateurs et professionnels, avec photos et modèles. Le réseau «O» du Museon, connu sous son sigle «GUR-RUG» sera le point de ralliement. Des excursions sont prévues, notamment sur la ligne ferroviaire des Cévennes.

La période choisie en dehors du tourisme pascal facilitera le logement des participants. Mais les chambres sont limitées et il est difficile de dépasser le nombre de 80 participants, notamment pour l'excursion ferroviaire.

Pour plus ample information, il est donc conseillé d'écrire dès maintenant au Museon di Rodo (3, avenue Foch, 30700 Uzès) qui vous tiendra au courant.

LE DECOR DU RESEAU

XAVIER JACQUET

L'EPURATEUR DE BRAINE-LE-COMTE

(Voir également LOCO-REVUE n° 423)

L'installation puise son eau dans l'Escaut qui coule à proximité, au moyen d'un puits. Des pompes logées dans une construction séparée, appelée bâtiment des pompes ou «pomperie» envoie l'eau brute dans les tours aux fins de filtrage et d'épuration.

Dans l'épurateur proprement dit, on procède à l'adjonction de soude pour la précipitation du calcaire et de lait de chaux pour diminuer le degré d'acidité de l'eau.

Le dosage de ces éléments : soude et chaux, est ajusté en fonction des résultats d'analyses de prélèvements périodiques des eaux brutes et traitées.

Après traitement, les eaux sont rejetées dans un premier bassin de décantation de 1770 m³, ensuite dans un second plus petit (1220 m³) où l'eau se clarifie. L'eau épurée est alors refoulée depuis un puisard jusque dans le château d'eau qui domine l'ensemble.

Dans les installations actuelles de la gare de Tournai, l'épuration n'est plus pratiquée, seul le filtrage grenaillage est maintenu.

Le traitement anti-calcaire de l'eau de chauffage dans les locomotives diesel est réalisé directement au niveau du réservoir au moyen du «DISCRO» (T.I.A. belge). La quantité d'eau utilisée pour le chauffage à vapeur des trains est en effet moins importante que celle qui était nécessaire pour le remplissage des tenders des locomotives à vapeur et ne justifie donc plus les installations d'épuration à grand débit.

Les prises d'eau des machines diesel, généralement placées en bout de quai, remplacent aujourd'hui les vénérables grues hydrauliques devenues inutiles mais dont certaines installations subsistent encore en gare de Tournai.

(D'après F. Lemaire)

STATION D'EPURATION

Nous avons montré dans Loco-Revue de janvier (N° 423) comment une telle station pouvait être intégrée dans le décor du réseau, voyons maintenant comment peuvent être réalisés les différents bâtiments composant cette station.

LE CHATEAU D'EAU

Celui-ci sera soit obtenu à partir d'éléments du commerce, soit construit de toutes pièces selon les modalités déjà exposées dans Loco-Revue N° 418.

LES BATIMENTS DE SERVICE

Le bâtiment des pompes pourra être un bâtiment de caractère industriel de chez Vollmer ou de chez Heljan ou encore être réalisé à partir d'éléments de bâtiments Jouef, par exemple les maisonnettes en briques (réf. 1982). Le caractère industriel de ce bâtiment doit être affirmé par son entourage immédiat comme par sa patine. L'amateur soucieux de réalisme pourra éventuellement s'instruire sur place, puisque de tels bâtiments existent encore à Braine-le-Conte et à Tournai.

L'EPURATEUR

Elément central de la station, l'épurateur devra être réalisé de toutes pièces. Je conseillerai à l'amateur peu averti l'usage du carton, du peuplier, du bristol et pour les vitrages, du rhodoïd. Le zinc, le fer blanc ou le polystyrène choc peuvent être utilisés.

Les deux tours seront réalisées en bristol de 0,5 d'épaisseur, roulé et collé sur de nombreuses entretoises constitueés de disques découpés en carton épais ou en peuplier. Les panneaux de tôle rivetés seront représentés par des éléments rapportés : morceaux de papier à dessin (100 gr) repoussé au droit des lignes de rivets. Un embout de pointe bic fera une excellente matrice pour l'emboutissage des rivets, en s'appuyant soit sur une feuille de plastique demi-dur ou d'étain, soit sur une simple feuille de carton.

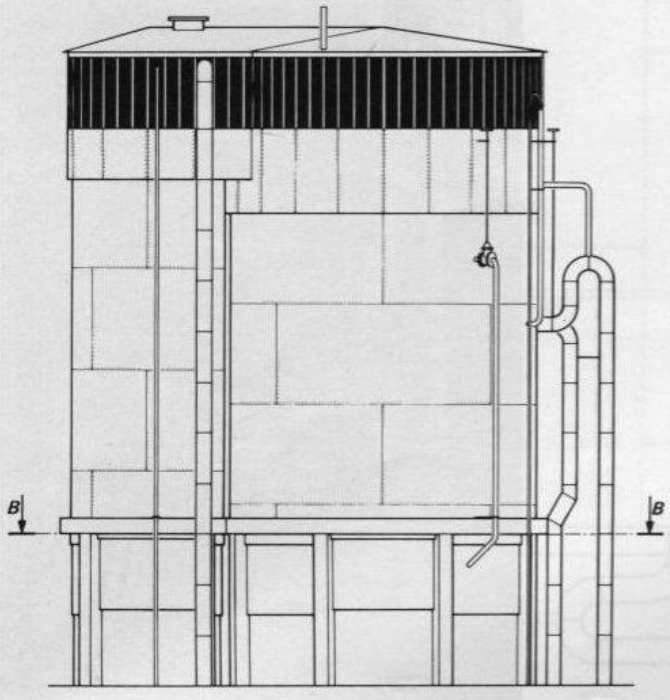
L'embase sera réalisée également en carton et les nervures de la charpente, en béton en réalité, seront évoquées par des morceaux de baguettes de peuplier rapportées.

La partie supérieure est de construction plus délicate. L'ensemble étant vitré sur 360°, nous utilisons le rhodoïd comme matériau de base, recouvert sur la moitié de la hauteur de bristol pour figurer les panneaux en zinc.

Tracer sur deux planchettes (base et plafond) le contour intérieur de la salle en tenant compte de l'épaisseur du rhodoïd et du bristol qui figurera les parois.

Découper le vitrage dans le rhodoïd et pointer la bande obtenue sur les planchettes. Habiller la partie inférieure du rhodoïd avec de petits rectangles de bristol découpés à la demande, qui figureront la paroi en tôle et lui donneront un diamètre légèrement supérieur à celui du vitrage. Habiller également la partie haute du vitrage et tracer au tire-ligne les montants séparant les vitres.

échelle 1/160 (voir page 158 pour la coupe B-B)



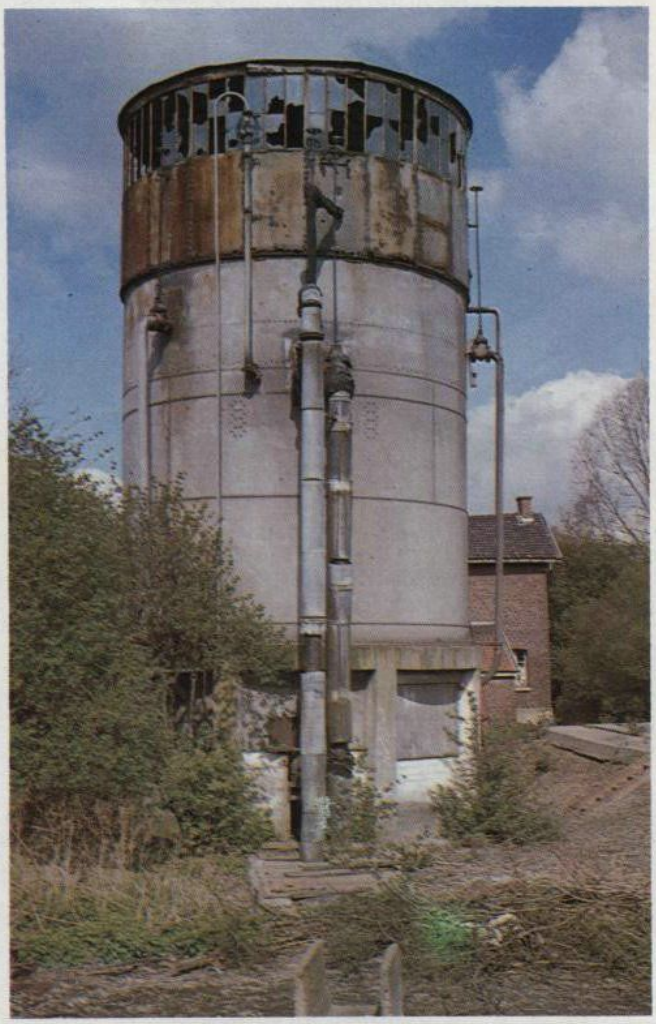
La toiture pourra être obtenue directement en façonnant la planchette supérieure. Celle-ci devra avoir alors une épaisseur suffisante ou être éventuellement doublée pour correspondre à la hauteur du toit. On peut également confectionner deux cônes de bristol qui seront collés sur la planchette «plafond» et reliés entre eux par deux plaquettes rectangulaires en bristol également.

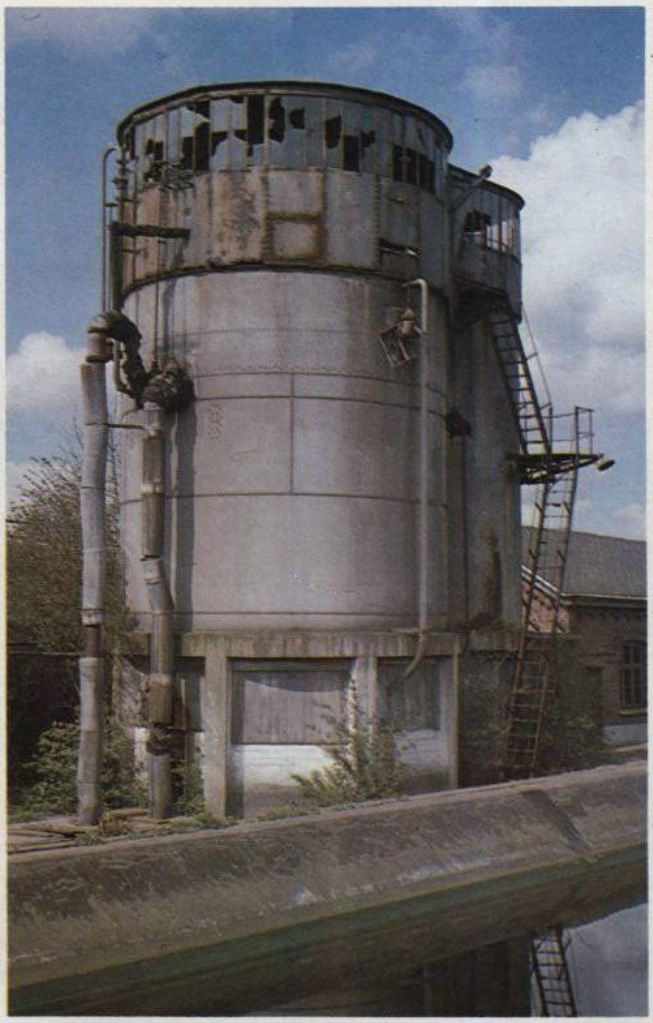
Les escaliers ainsi que les tuyauteries seront si possible des éléments de récupération (boîtes de construction diverses, carottes injection de plastique ou autres). On peut s'inspirer également de la construction du poste de transformation décrit dans Loco-Revue N° 421.

DECORATION

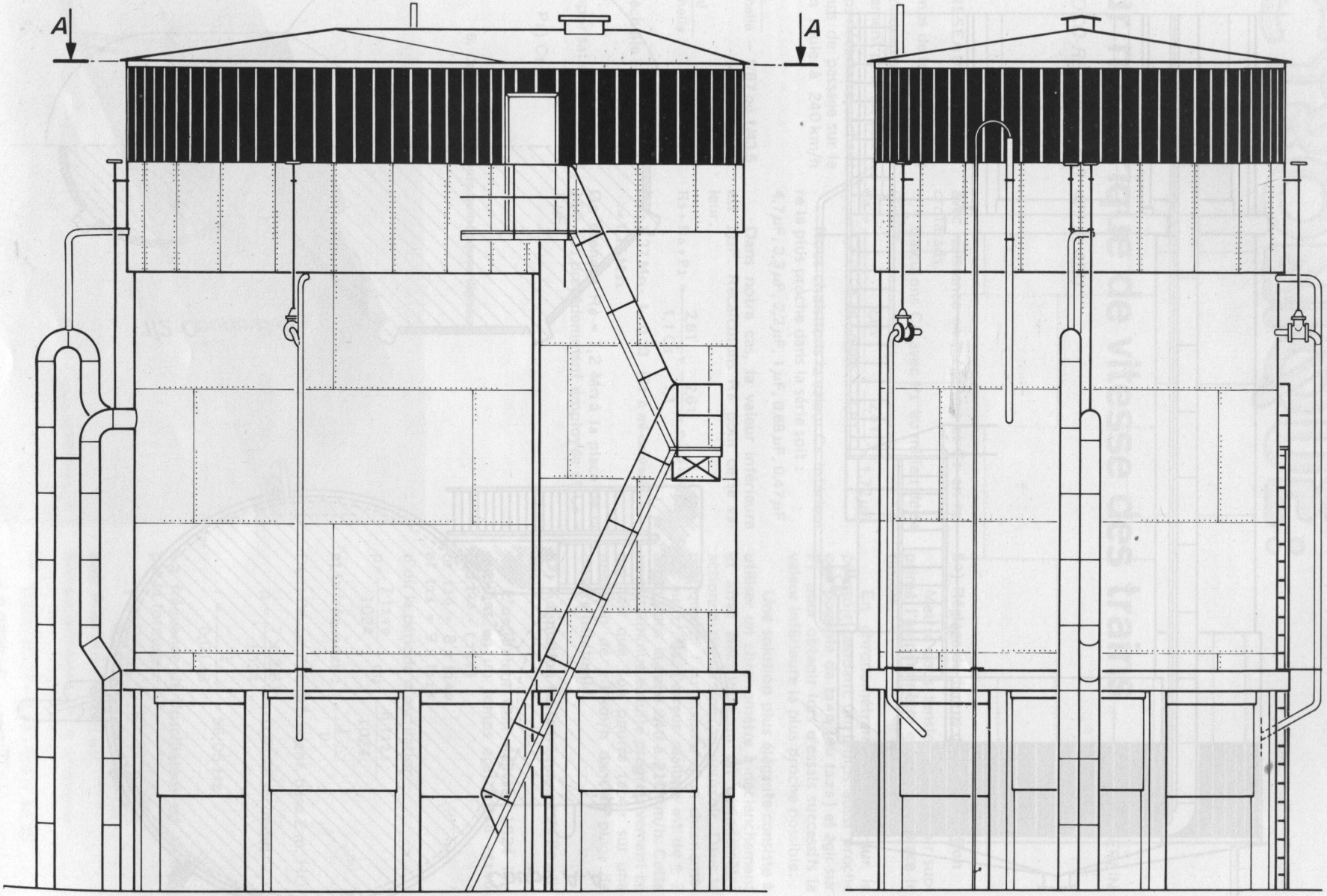
Recouvrir l'embase d'une couche d'enduit à l'eau liquide, appliquée au pinceau, et peindre en couleur béton (ocre jaune + blanc de zinc). Les tours sont en zinc. La couleur sera donc à dominante bleu ciel/gris clair. La toiture est également en zinc, l'ensemble sera habilement patiné en tenant compte des taches de rouille apportées par les éléments métalliques.

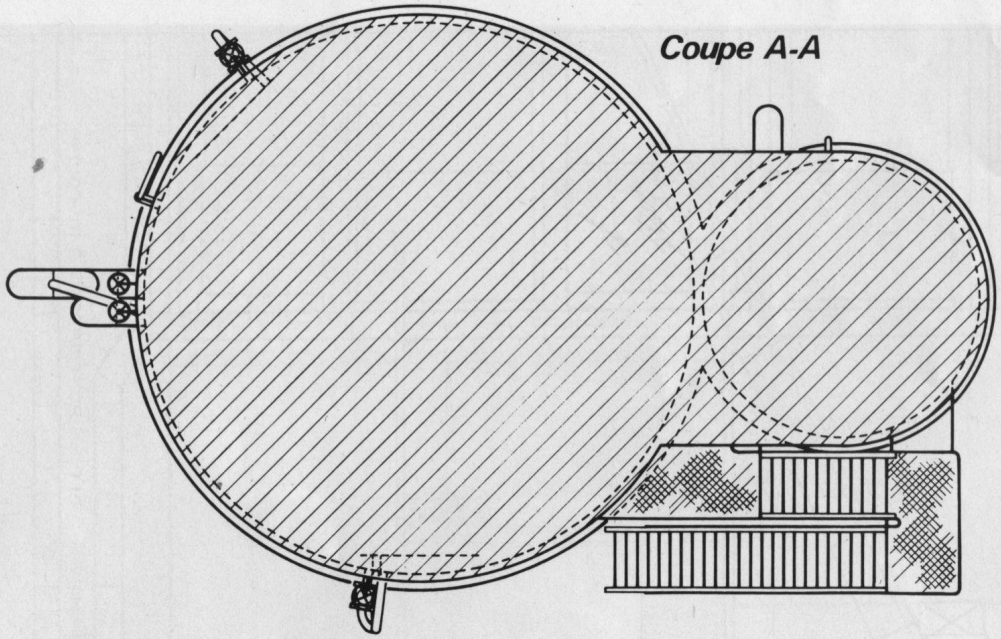
(Photos J. Simonet)

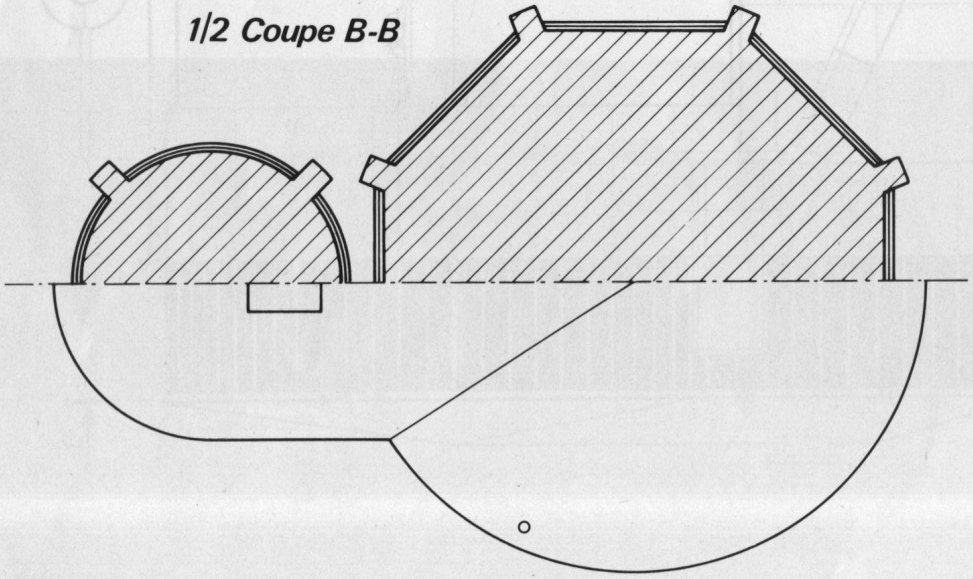


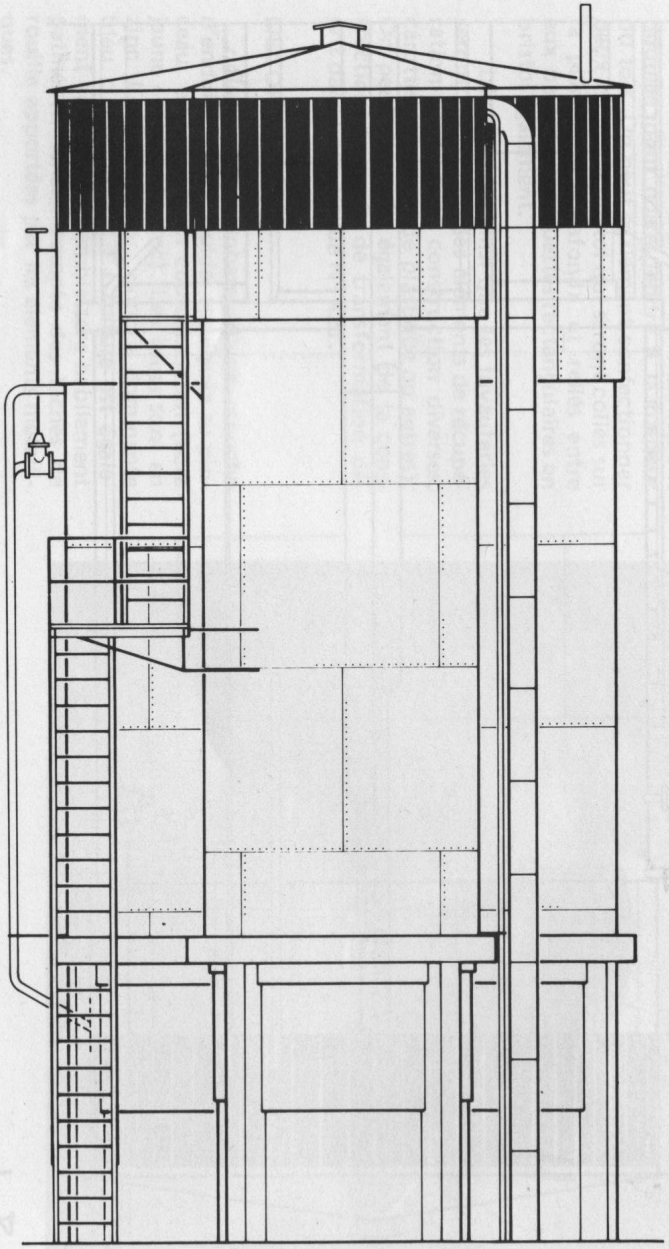


La station d'épuration de Braine-le-Comte échelle HO









Epurateur de Braine-le-Comte *(Suite)*

d'après document x. jacquet

L-D sets nos 4 et 5

LES TENDERS 34 P et 36 P LOCO-DIFFUSION

(Voir également lr nos 412, 419 et 421)

J.-P. QUATRESOUS

LES 34 P et 36 P REELS

Les tenders 34 P1 à 418 furent construits de 1942 à 1952 par la SNCF qui désirait un type de tender robuste et léger, avec charge de 20 tonnes par essieu pour ses machines de type unifié. Inspirés directement du tender type 37 m3 du réseau du Nord, les 34 P étaient munis d'un attelage avant unifié et d'un chargeur mécanique du type stoker. Ils étaient équipés d'une caisse rigide, caractérisée par des angles arrondis, reposant sur des bogies à flasques en acier moulé; les tenders 34 P étaient accouplables indifféremment aux machines 141 P, 240 P, 241 P et 150 P (51 à 115).

Etroitement dérivés des tenders 38 P, répondant au même diagramme d'ensemble quant à leurs dimensions extérieures, les tenders 36 P furent mis en service en 1940/42. Construits en 33 exemplaires, ils possédaient un chargeur de charbon du type stoker et certains d'entre eux, comme les numéros 1 à 25, affectés aux 240 P Sud-Est, étaient équipés de la manœuvre à distance des hausses de prise d'eau; d'autres, les numéros 26 à 29, étaient munis d'une hotte à charbon plus courte que celle de la série originale. Le tender 36 P 17 comportait un équipement pour freinage autovariable proportionnellement à la charge. Prévus pour les 240 P, les tenders 36 P étaient également accouplés aux 141 P, 241 P, et 150 P (12 à 15). Il est à noter qu'à la réforme des 240 P, leurs tenders furent affectés à la région Nord pour y être accouplés à certaines 241 P du dépôt de La Chapelle, mutées ensuite au Mans puis à Noisy-le-Sec.

Pour plus amples informations au sujet des tenders 34 P et 36 P, on consultera utilement le fascicule «Locomotives à vapeur de la SNCF» disponible aux éditions Loco-Revue (franco 39,- F).

LES MODELES LOCO-DIFFUSION

Les acquéreurs de la 240 P Loco-Diffusion sont gâtés, puisqu'ils ont le choix entre les tenders 34 P et 36 P pour accompagner leur machine. La conception de ces tenders a été grandement améliorée par rapport au premier modèle de 34 P accouplé à la 141 P de la marque, et ceci autant dans la simplicité de montage que dans la recherche du détail esthétique et surtout technique.

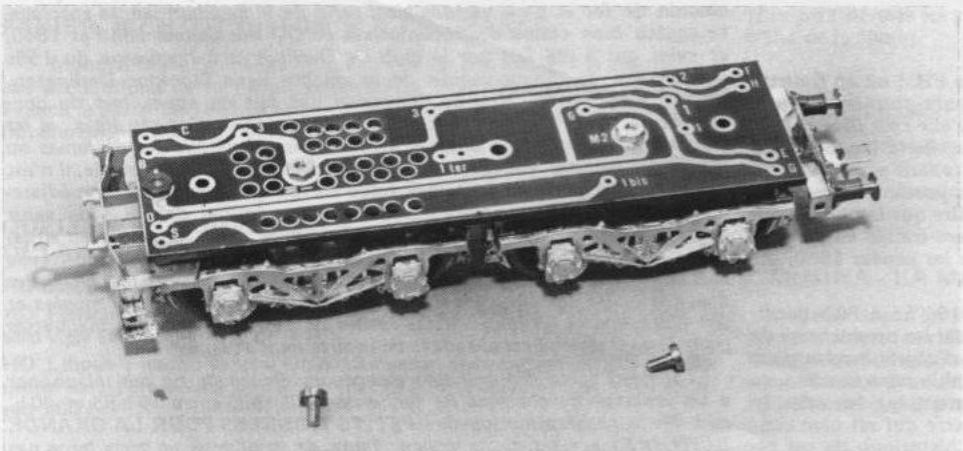
Les châssis sont constitués de longerons en laiton photogravé, entretoisés par les traverses extrêmes et par une plateforme métallique sur laquelle s'appuie le fond proprement dit du tender, constitué par le circuit imprimé de distribution électrique. Les bogies, dont les flasques et les boîtes de roulement ont été très fidèlement moulés en bronze fin à la cire perdue, sont extraordinaires. Les boîtes de roulement, du type SKF sur le 34 P et Athermos sur le 36 P, sont réellement suspendus. Des ressorts à boudin avec balancier ainsi que des essieux à axe à pointes confèrent à ces modèles un roulement d'une douceur remarquable et un bruit réaliste au passage des joints de rail, des aiguillages, etc.. Les roues ont bien entendu leur bandage noirci chimiquement et les entretoises extrêmes des bogies supportent les sabots de frein. La traverse arrière de châssis est habilement dessinée et porte des tampons à ressort ainsi qu'un attelage universel des plus discrets. Le circuit imprimé est prévu pour recevoir les éléments de l'éclairage tender-loco ainsi qu'une sonorisation autonome vapeur-sifflet qui sera proposée en option.

Les caisses, dont le montage a été simplifié, sont très belles et bénéficient d'une gravure particulièrement fine, témoin le treillis des plates-formes qui reproduit fidèlement le platelage réel. Les tenders 34 P et 36 P SNCF montraient quelques différences de superstructure et bien entendu ce fait a été respecté sur les modèles Loco-Diffusion. Ainsi le tender 34 P possède une hotte à combustible plus courte que celle du 36 P avec coffre sur sa partie arrière, ainsi qu'un système de manœuvre des hausses de prise d'eau, accessible depuis la plateforme. Autres différences : les faces arrière des caisses à eau avec, sur le tender 36 P, les leviers de manœuvre des hausses, ce qui a priori lui interdit toute appartenance à la série 1 à 25, uniquement composée d'engins possédant des hausses à ouverture automatique. Nous avons dit «a priori», car en fait certains de ces tenders furent démunis de leur automatisme, soit après réforme de leur «compagne» d'origine, soit à cause d'un manque de pièces détachées, ou d'un entretien s'avérant délicat. Ainsi le tender 36 P 10, photographié au dépôt de La Chapelle et présenté page 116 de l'ouvrage «Les dernières années de la vapeur en France», montre contre toute attente un système manuel d'ouverture des hausses de prise d'eau. Ce détail prouve une nouvelle fois que certaines unités du matériel roulant ont pu subir des modifications notables au cours de leur carrière et de ce fait présenter ensuite quelques différences de détails par rapport aux plans originaux ou aux autres exemplaires de la même série.

Les diverses pièces de tôlerie constituant le châssis et la caisse sont fournies intégralement usinées et cambrées. Des fentes et agrafes venues de photogravure assurent un positionnement aisé des pièces et leur assemblage nécessite un minimum de soudures à l'étain à la portée de tout modéliste soigneux.

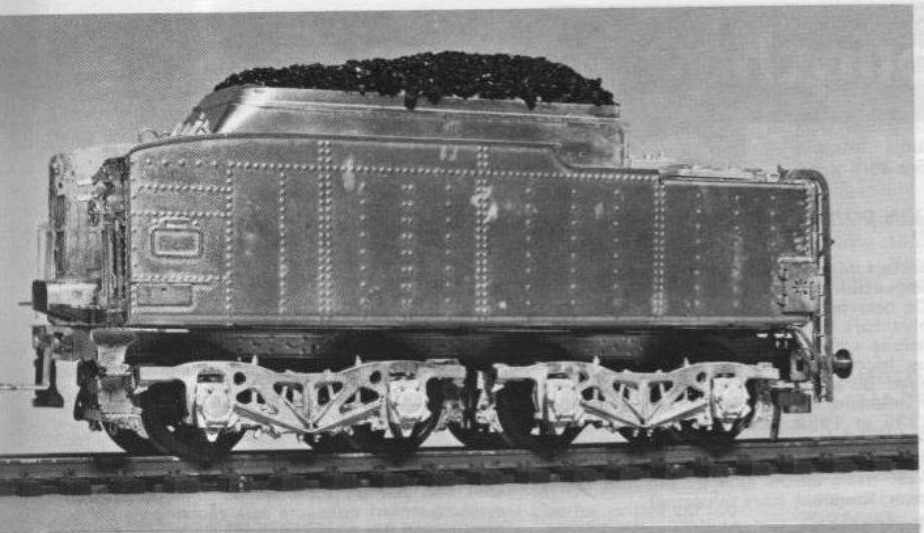
Les tenders 34 P et 36 P Loco-Diffusion sont disponibles en deux sets chacun, l'un composé du châssis roulant, l'autre des superstructures. Chaque set est vendu 255 F, ce qui finalement n'est pas énorme, compte tenu de la qualité de l'ensemble et du plaisir procuré par la construction de ces très beaux modèles.

1



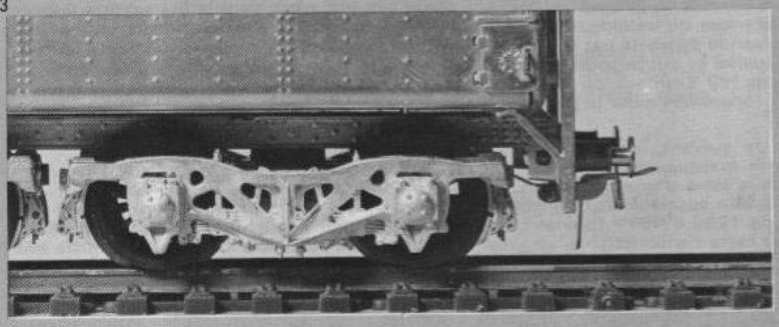
1. L'étude des modèles Loco-Diffusion a été particulièrement poussée, témoin ce circuit imprimé de distribution électrique.
2. Le tender 36.P : une allure des plus réalistes.
3 et 4. Les bogies avec boîtes de roulement réellement suspendues. De haut en bas : 34.P et 36.P.
5. Faces arrière : les dispositions particulières à chaque type ont été scrupuleusement reproduites. De gauche à droite : 34.P et 36.P.

photos : F. MARX

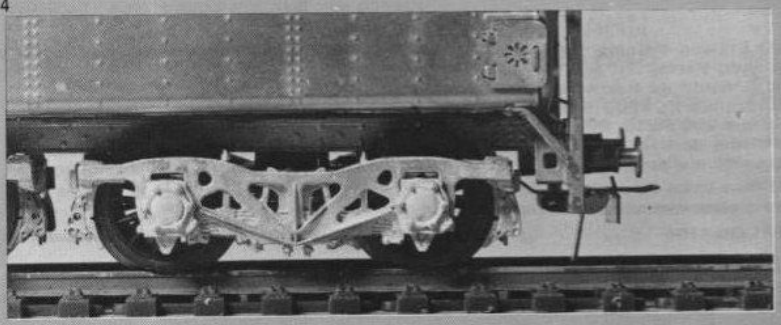


2

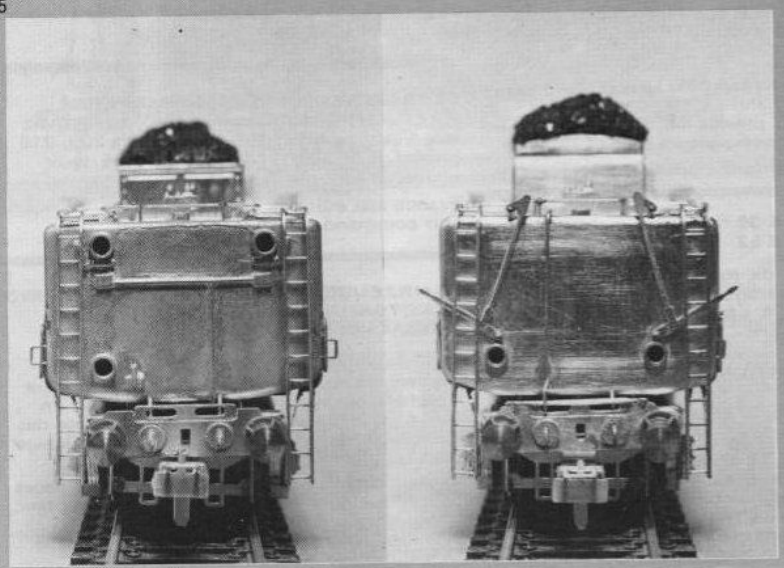
3



4



5



Revue des revues

LA VIE DU RAIL

N° 1771 - 14 décembre 1980

Sur Saumur-Thouars, la deuxième commande centralisée en France. — Quand le charbon voyage en sens inverse. — Narbonne : de nouveaux équipements. — Bâle, carrefour du «tin-plate». — D'une guerre à l'autre, des voitures à la vie mouvementée.

N° 1772 - 21 décembre 1980

Singulières Philippines. — Du rêve au réalisme, les trains-jouets des années 50. — Feu vert. — Le train, le Châtelet et la vie parisienne.

N° 1773 - 28 décembre 1980

Des quais, des passages, des fosses à Paris-Lyon. — Blanc et Vif-Argent, 30 ans d'histoire. — Suisse-Italie : la ligne des Centovalli remise en service. — D'une guerre à l'autre, des voitures à la vie mouvementée (2). — Saga de la signalisation ferroviaire.

N° 1774 - 1er janvier 1981

Tour d'horizon avec M. Paul Gentil, directeur général de la SNCF. — Transmanche : un nouveau car-ferry, le Saint Anselm. — De Gdansk à Gdynia : le RER de la côte balte. — D'une guerre à l'autre, des voiture à la vie mouvementée (3).

Le numéro : 4,50 F
Abonnement France : 120,- F
Etranger : 222,50 F

CHEMINS DE FER REGIONAUX ET URBAINS

N° 161 - V/1980

Aux Etats-Unis : deux crémaillères au superlatif. — Voies ferrées des mines et carrières. — Chemins de fer touristiques fédérés.

Le numéro : 25 F
Abonnement France : 95,- F
Etranger : 109,- F

CHEMINS DE FER

N° 344 - 5/1980

Une ligne nouvelle, pas une nouvelle ligne. — Quelques aspect des installations fixes de la ligne TGV PSE. — Depuis 1978... du matériel moderne de tramways pour Toronto. — Panorama du parc voyageurs SNCF en 1980.

Le numéro : 20 F
Abonnement France : 125 F
Etranger : 140 F

CONNAISSANCE DU RAIL

N° 11 - janvier-février 1981

La Compagnie de l'Est (2) : naissance difficile de la ligne Paris-Strasbourg. — Orléans-Montargis : étude sur les liaisons ferroviaires régionales. — La «petite rocade» ou comment réactiver la Petite Ceinture de Paris. — Les chemins de fer français en 1889. — Plan du mois : la voiture-salon N° 1 du PLM.

Le numéro : 20 F
Abonnement France : 95,- F
Etranger : 103,- F

Connaissance du rail, 1, avenue Le Notre, 92420 Vaucresson.